

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LA NOTION D'ÉPAVE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 7 Juillet 1939, à 14 heures

PAR

Jean MALABARD

JURY DE LA THÈSE :

Président : M. A. DE GEOUFFRE DE LA PRADELLE, Professeur

Suffragants : MM. MESTRE, Professeur
PLASSARD, Professeur

PARIS

MAURICE LAVERGNE, IMPRIMEUR
289, RUE SAINT-JACQUES

1939

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LA NOTION D'ÉPAVE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 7 Juillet 1939, à 14 heures

PAR

Jean MALABARD

JURY DE LA THÈSE :

Président : M. A. DE GEOUFFRE DE LA PRADELLE, Professeur

Suffragants : MM. MESTRE, Professeur
PLASSARD, Professeur

PARIS

MAURICE LAVERGNE, IMPRIMEUR
289, RUE SAINT-JACQUES

—
1939

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



BIBLIOGRAPHIE

ALVAREZ (Alejandro). — Le régime juridique du domaine aérien... Roma, 1935.

Annuaire de législation étrangère.

AUBRY et RAU. — Cours de Droit Civil (Tome 2), Paris 1934.

BACQUET (Jehan). — Des biens qui n'appartiennent à personne ou dont l'usage est commun à tous. Thèse, Paris 1921.

BATBIE. — Traité théorique et pratique de Droit public et administratif, 2^e éd. Paris 1886.

BEUDANT (Ch.). — Cours de Droit Civil français (Tome 4), Paris, Rousseau, 2^e éd. 1938.

DE BEAUREPAIRE (A. Robillard). — La loi du 29 Avril 1916 sur l'assistance et le sauvetage. Thèse, Caen, 1924.

BÉDARRIDE (J.). — Droit commercial, Livre II, 2^e éd. Paris, 1876.

BÉQUET. — Répertoire de droit administratif.

La Belgique Judiciaire.

BEAUSSANT (A.). — Code maritime. Paris, 1840.

BERNARD (Louis). — Du droit de propriété de l'Etat sur les biens du Domaine public. Thèse, Toulouse, 1910.

BLÉGEAN (A.). — Traité de législation maritime. Paris, Soc. d'Ed. géogr. et maritimes, 1938.

BONNECASE (Julien). — Traité de droit commercial maritime. Paris, Sirey, 1922.

BRUNETTI (A.). — Droit maritime italien. Torino (Unione tipograf., 1930).

BEIRNAERT (Lucien). — L'assistance en mer. Th. Paris 1904.
Bulletin du Comité Maritime International.

CAUWÈS (Henri). — Du sauvetage et de l'assistance maritimes. Thèse, Paris 1907.

Code des Epaves.

DE COURCY (A.). — Le sauvetage et l'assistance. Paris, 1884.

DE MARTENS, COSTA-RICA PACKET. — Nouveau recueil de Traités, 2^e série, T. XXXIII.

CONSTANTINOFF (J.). — Droit Aérien français et étranger. Paris, Duchemin, 1932.

DANJON. — Traité de Droit maritime. Paris, 1924.

DELCAMP. — De l'abandon de la propriété des meubles et des immeubles. Thèse, Toulouse, 1904.

DEMOLOMBE. — Cours de Droit civil.

DEMANTE (A.-M.). — Cours analytique du Code Civil. Paris, 1881.

DALLOZ. — Répertoire de Droit et de Jurisprudence.

DUPORT (A.). — Des épaves maritimes. Thèse, Paris, 1897.

DUCROCQ (Th.). — Cours de droit administratif. 6^e éd., Paris, 1881.

FAUCHILLE (Paul). — Traité de droit international public (Tome 3), Paris, Rousseau, 1921.

FIORE. — Droit international privé (Tome 2), Paris 1891.

FROMAGEOT (H.). — Code Maritime Britannique. Paris, 1896.

GIDEL (G.). — Le droit international public de la mer (Tome 1). Paris, Sirey 1932.

GUILLOUARD (L.). — Traité de prescription (2 vol.). Paris, 1900.

HALGAND (J.). — Sauvetage, assistance. Thèse, Rennes, 1901.

HENRI-COÜANNIER. — L'épave aérienne. Paris, 1912.

D'HOOGHE (Karl).

Inscription Maritime. Recueil des Actes Réglementaires. Tomes 2 et 3. Paris, Imprimerie Nationale, 1915.

JACOBS (V.). — Le droit maritime belge. Bruxelles, 1890.

JANSSE (Lucien). — Les traits principaux du régime des biens de Droit public. Paris, 1938.

Journal Marine Marchande (1933).

Journal du Droit International privé.

Journal Officiel (15 Mars 1913).

JOSSERAND. — Cours de Droit Civil.

KROELL. — Traité de droit international public aérien, Paris, 1934-1936.

DE GEOUFFRE DE LA PRADELLE (A.). — La mer (Cours de Droit des gens). Paris, 1937.

— La jurisprudence internationale (1938).

- DE LA PRADELLE et NIBOYET. — Répertoire de Droit international (t. 7 et 10). Paris, Sirey, 1930.
- LEBEAU. — Code des Naufrages et Epaves maritimes. Dunckerque, 1888.
- LAFERRIÈRE. — Répertoire du Droit Administratif.
- LEGEAY. — L'assistance et le sauvetage. Thèse, Paris, 1893.
- LE GOFF. — Droit Aérien (Traité théorique et pratique de). Paris, Dalloz, 1934.
- LINER (L.). — Le droit d'épave actuel. Thèse, Paris, 1902.
- MASSON (G.). — Du caractère de l'occupation et du moment de son accomplissement. Thèse, Paris, 1914.
- Merchant Shipping Act.
- MERLIN. — Répertoire. Les Epaves.
- MIRKOVITCH (G.). — Navires et patrimoine de mer. Thèse, Bordeaux, 1932.
- Ordonnance Maritime de 1681, t.IX, Livre IV.
- PASQUIOU (Y.). — Du droit d'épave et de naufrage. Thèse, Paris, 1896.
- Pandectes, propriété.
- DE PAGE. — Traité élémentaire de Droit Civil belge. Bruxelles, E. Bruylart (Tome 3), 1936.
- Plaidoyer des Etats-Unis (Arbitrage des Phoques à fourrure). Paris 1893.
- PLANIOL et RIPERT. — Cours de droit civil.
- POINSINET DE SIVRY. — Les épaves terrestres. Thèse, Paris 1899.
- POINCARÉ. — La Revendication des meubles, Thèse, Paris, 1885.
- PROUDHON (Jean-Baptiste). — Traité du domaine public... 2^e éd. Dijon, 1843.
- Traité du domaine de propriété. Dijon, 1839 (3 vol.).
- PUFENDORF (Samuel). — Eléments de droit naturel. Paris, 1820.
- POTHIER (R.). — Traité du domaine et de propriété. Paris et Orléans, 1777 (2 vol.).
- RIPERT (G.). — Traité de Droit maritime.
- Réforme de la législation du sauvetage des épaves. Rapport, Paris, 1920.
- Revue de Droit International Maritime.
- Revue Autran.
- Revue de la Marine Marchande.

Revue de Droit International.

Revue de Droit International public.

Revue de Droit International public et de Locomotion aérienne

Revue critique de Droit International.

R. G. D. I.

Revue de Droit Aéronautique.

Revue de Droit Maritime comparé.

RÉCY (DE). — Traité du domaine public. Paris, 1893 (2 vol.).

REDON. — Du sauvetage et de l'assistance maritimes. Thèse, Toulouse, 1903.

SALEILLES (Raymond). — De la possession des meubles. Etudes de droit allemand et de Droit français. Paris, 1907.

SIREY. — Répertoire de législation et de jurisprudence.

SMEESTERS (Constant). — Droit maritime et droit fluvial. Bruxelles, F. Larcier, 1938 (3 vol.).

TARTARA. — Code des épaves.

TRONCHE-MACAIRE. — De l'assistance et du sauvetage. Thèse, Paris, 1892.

TOURNESAC. — L'Application pratique de la maxime : en fait de meubles, possession vaut titre. Thèse, Paris, 1913.

DE VALROGER (Lucien). — Droit maritime. Paris 1883 (5 volumes).

VERMOND. — Manuel de Droit Maritime. 5^e éd. Paris 1920.

WAHL. — Précis de Droit commercial.

INTRODUCTION

IMPORTANCE DE LA QUESTION

SECTION I

AVANT-PROPOS

La question des épaves n'est pas nouvelle. Elle remonte, nous le verrons, aux temps les plus reculés. Dès les débuts de la navigation, on s'est inquiété de protéger les biens et les personnes des malheureux naufragés contre les pillleurs d'épaves; on s'est aussi préoccupé du sort des animaux domestiques égarés par la frayeur et retrouvés errants. Il s'agit là, on le voit par ces deux exemples, de cas fort différents : la question a été traitée et développée dans des domaines bien compartimentés du Droit, mais on n'a pas éprouvé le besoin de relier entre elles les différentes idées. C'est pourquoi nous avons pensé qu'il serait utile d'ébaucher une sorte de synthèse de la notion d'épave.

Dans une étude aussi courte, nous n'avons pas la prétention de réunir tout ce qui concerne les épaves, et en particulier les réglementations aussi nombreuses que minutieuses dont leur appropriation a fait l'objet. Plusieurs ouvrages, d'ailleurs fort bien documentés quoique déjà anciens pour la plupart, ont traité avec ampleur de certains points particuliers qui ont fait l'objet de controverses fréquentes et quelquefois célèbres.

C'est ainsi que l'attribution des choses gayves aux seigneurs a été l'occasion de longs commentaires de la part des juristes de notre ancien Droit;

que, par la célèbre ordonnance de 1681, encore applicable de nos jours dans certains cas, à défaut de législation postérieure, l'appropriation des « effets trouvés flottant en pleine mer ou sur ses rives, ou encore tirés du fond de la mer ou formant sa richesse » a été soigneusement réglementée ; que la propriété des essaims d'abeilles et des bois canards, choses d'une importance à la vérité plus modeste, a fait l'objet d'études et de discussions étendues.

De tout cela, nous ne parlerons que pour établir un lien entre les différents ouvrages existants et essayer d'obtenir une entité juridique. C'est trop encore : notre domaine sera plus restreint, nous nous bornerons à chercher ce qu'est l'épave, quels sont ses caractères et comment on peut dégager une notion générale. Il nous faudra montrer comment la qualification d'épave intéresse outre le droit civil et le droit maritime — leur domaine de tout temps — le droit aérien, branche encore nouvelle du Droit ; le droit administratif auquel sont soumises d'importantes catégories de biens ; le droit international privé qui déterminera la loi applicable à l'épave : mieux, la nature même de l'objet trouvé, car les qualifications juridiques sont essentiellement variables suivant les législations nationales ; enfin — the last but not the least — le droit international public, qui trouvera une place grandissante par suite du développement des rapports entre les peuples et de la justice internationale : faudra-t-il citer le cas célèbre du *Costa-Rica Packet* qui fit l'objet de l'arbitrage d'un grand diplomate, M. de Martens, ou celui plus connu encore, du *Lotus*, qui fut porté devant la Cour Permanente. Deux arbitrages dont les arguments, sinon les solutions, sont bien contestables, et où se trouve en

quelque sorte confirmée l'existence internationale de la qualification d'épave.

L'étude rapide des différentes législations nous montrera combien les solutions sont variées dans un domaine où un examen réaliste des choses, une largeur de vues ayant pour point de départ, non pas les textes épars mais les grands principes du Droit, aurait pu créer une certaine homogénéité. Nous verrons, en étudiant la législation d'une nation telle que la France, comment des textes, les uns anciens, les autres plus récents, ne s'appliquant chacun qu'à des fragments de la question, ont abouti à des divergences étonnantes, telles que pour l'appropriation d'un même objet, souvent d'une importance considérable, le hasard d'une chute (s'il s'agit d'un avion par exemple) dans un lieu ou dans un autre, ou bien encore celui des circonstances atmosphériques — qui feront errer en mer un navire abandonné ou le jeteront à la côte — décideront du choix entre des solutions radicalement différentes ; telles aussi que l'ambiguïté de certaines lois de circonstances a amené les juges et la doctrine à se demander si une grande ordonnance était abrogée par un texte de loi de 1916, ou si elle conservait sa valeur dans le cas de sauvetage : aujourd'hui encore les juristes sont divisés sur cette question.

Il n'est donc pas étonnant que nous puissions noter au passage de nombreuses erreurs, des confusions fâcheuses qui, en raison de l'absence d'une base juridique solide, se sont produites au point de mélanger les notions de *res nullius*, de *derelicts* et d'épaves. Comme dans tant d'autres domaines, la connaissance exacte des réalités et le simple bon sens, indispensables aux progrès du Droit, ont été souvent supplantés par une érudition aussi labo-

rieuse que méritoire, mais malheureusement peu profitable car le Droit devient vite une fiction s'il ne se rapporte constamment aux données de la réalité.

Une rapide introduction sur l'histoire, la législation, et le domaine juridique de la notion d'épave nous permettra d'aborder ensuite sa véritable nature. Celle-ci apparaîtra lorsque nous aurons dégagé la qualification d'épave de notions voisines, encore que bien différentes, telles que choses abandonnées, trésors, biens vacants.

SECTION II

L'ÉPAVE DANS L'HISTOIRE

A) *En Grèce.*

Il semble bien que notre expression d'épave soit la traduction du mot grec *αδικοποτα*. Les Grecs, grands voyageurs, se sont occupés du naufrage dans leur commerce maritime, et bientôt le droit d'épave a fait l'objet d'une réglementation. A n'en pas douter, c'est dans le domaine maritime que le mot épave a pris naissance, et déjà en Grèce on a pu attribuer à celui-ci, à travers le mot *αδικοποτα* le sens précis qu'il a conservé aujourd'hui et que l'on rencontre chez de nombreux auteurs : épave, chose mobilière dont on ignore le propriétaire.

Il est même curieux de constater que la notion d'épave, qui a peu inquiété les juristes du Droit romain et de l'Ancien Droit, et devait subir au cours de l'Histoire des déformations successives, a eu pour point de départ une définition qui, à notre avis, n'est pas exacte, mais tout au moins se rapproche beaucoup de l'idée moderne d'épave. Elle peut être même considérée comme étant celle généralement admise, à l'heure actuelle encore, par la Doctrine.

Ainsi posée, la définition de l'épave, il faut le reconnaître, n'a guère fait à cette époque l'objet de controverses. Mais le droit de bris, d'après l'opinion d'auteurs éminents comme de Pastoret ou Pardessus, était déjà réglementé, et il rentrait ainsi dans les institutions du Droit Maritime grec.

B) *A Rome.*

Chose curieuse, le mot *expavefacta*, que l'on considère comme le synonyme d'ἀδεσποτα et d'épave, est loin d'atteindre la précision du terme grec. Et cependant la langue latine, langue de commerçants, a un vocabulaire infiniment plus précis que celle des Grecs, langue des poètes et des philosophes. Le terme *expavefacta* a d'ailleurs subi une évolution, ayant pour point de départ le sens littéral « ceux qui se sont enfuis sous l'empire de la frayeur ». C'est donc en même temps le sens restrictif, celui qui ne s'applique guère qu'aux animaux, dans le seul cas où c'est la terreur qui les fait fuir. Plus tard, il comprendra « d'une manière générale, toutes choses perdues ». Nous passons donc de la restriction presque vide de contenu, à une généralisation beaucoup trop vague. Et celle-ci devait se poursuivre tout au long de l'histoire, car dans cette définition que nous adopterons, la confusion devait s'établir entre les choses perdues et les choses abandonnées et sans propriétaire.

Ici encore, en dehors de l'application littérale du mot *expavefacta*, c'est surtout dans le Droit maritime que l'on s'occupe de l'épave. Les Romains ont, non pas créé, mais adopté des règles importantes qui ont servi de base à l'ancien Droit et au Droit intermédiaire ; et notamment cette célèbre loi *Rhodia de Jactu* où le droit de naufrage a fait l'objet d'une distinction juridique très bien établie entre les épaves qui proviennent de catastrophes maritimes et celles qui sont des res nullius assimilées ; les premières peuvent être l'objet d'une action en revendication, ou même d'une action de vol ; les autres pourront être considérées comme

sans maître, et appartiendront au premier occupant : la constitution de Constantin y fait une allusion très nette ; les objets jetés formaient une troisième catégorie, car bien que la question soit controversée, il semble que le jet à la mer faisait considérer les objets comme *res derelictae*, et non *perditae*. C'était donc un abandon de propriété, et pas seulement de possession. La question avait encore un autre intérêt ; il semble qu'il y ait eu un premier essai de synthèse sur la notion d'épave, car la loi Rhodia de Jactu assimilait le jet en droit maritime au dépôt d'un fardeau par un individu trop chargé. Qu'il se soit agi là, suivant l'opinion des Romains, comme nous le disions, d'un abandon de propriété ou d'une simple dépossession, la question était identique dans les deux cas : pour une raison de force majeure, le propriétaire laissait là l'objet, probablement avec l'intention, ou l'espoir, de le retrouver. C'est sans doute la première et la seule trace que l'on puisse trouver d'une tentative, ou même d'une simple pensée, de synthèse de la notion d'épave. Les compartiments du Droit, de même que ceux entre les nations, devaient continuer à séparer au cours de l'histoire les différents aspects de la question, et à envisager les problèmes sous l'angle particulier de la branche du Droit où l'on se trouvait.

C) Chez les Germains et les Francs.

Chez les Germains, et chez les Francs aussi, l'épave a existé. Sans doute était-elle plus rare, les institutions juridiques étant moins développées. De plus, le bétail — bien meuble par excellence — et les autres objets, étaient individualisés par une

marque de propriété apposée visiblement et à cette époque le dédoublement de la propriété et de la possession n'existait pas. L'épave est née, en effet, non dans l'imagination de l'homme, en tant que construction juridique abstraite, mais des progrès des institutions juridiques. La notion de propriété est très ancienne, elle remonte aux temps les plus reculés, car elle est à la base du droit même le moins évolué ; la notion de possession marque au contraire une nouvelle étape dans le Droit. L'épave est apparue tout naturellement, au moins dans son sens exact, après la séparation de ces deux notions ; l'apparition de la possession, distincte de la propriété mobilière, a fait surgir la qualification d'épave qui caractérise la dépossession lorsque le droit de propriété se maintient. C'est alors que celui qui trouvait un objet égaré pouvait s'en attribuer la possession, mais non la propriété, au moins immédiate.

D) *L'Ancien Droit.*

Plus tard, les auteurs de l'Ancien Droit se sont occupés de cette question et de nombreuses coutumes y font allusion. Mais, si la jurisprudence, elle aussi, a été nombreuse et variée, ce n'est guère la définition de l'épave qui a suscité un grand intérêt ; sans doute elle est résumée par Merlin, conformément au terme *αδικοποτα* dont nous avons parlé, dans son Répertoire, lorsqu'il dit : épave, chose égarée dont on ne connaît pas le propriétaire. Il affirme une notion qui est considérée comme juste par de nombreux auteurs modernes, mais personne, ni lui-même, ne viendra expliquer ni contredire cette définition. On parlera beaucoup de cho-

ses *gayves*, c'est-à-dire des choses perdues en général, mais surtout pour en déterminer le droit de propriété. Car la féodalité s'est emparée du droit d'épaves sur l'étendue de ses terres, sauf quelques coutumes qui attribuent une partie du prix à l'inventeur (Bretagne, Orléans) ; en tout cas, on ne trouve plus trace de la distinction entre objets naufragés et choses sans maître : tous les biens sont considérés comme *derelicts*, et le droit d'occupation des particuliers cesse d'exister ; il s'agit dans le domaine maritime du droit d'épave, dont des profits énormes peuvent être tirés en raison de la très grande valeur des choses transportées.

Les exploits des pilleurs d'épaves sont trop connus pour que nous nous croyons obligés de le rappeler ici. Domat consacre de longs développements aux animaux domestiques effrayés et égarés, et Loyseau étend la définition à toutes les choses perdues et les choses abandonnées. Mais déjà à ce moment la législation avait vu clair sur un point ; les Rôles d'Oléron et les autres textes de Droit maritime ont considéré que les navires et objets abandonnés en mer, que nous qualifierons d'épaves, restaient la propriété de ceux à qui ils appartenaient, de sorte qu'il s'agissait bien d'épaves maritimes et non de *res nullius*. Cette distinction a malheureusement été souvent perdue de vue dans le Droit Maritime moderne ; et ce sera notamment la thèse de Desjardins et de Laurin de classer les navires abandonnés dans les *res nullius*. Alors que l'Ancien Droit avait fort bien vu que l'abandon du navire était, juridiquement parlant, de même nature que la perte d'un porte-monnaie sur la voie publique, parce que le propriétaire s'il perdait le *corpus*, conservait néanmoins l'*animus*.

E) *Le droit intermédiaire et moderne.*

Le droit intermédiaire a mieux vu la question. En 1790 un décret relatif à l'abolition des privilèges féodaux, parmi lesquels le droit d'épave venait en bon rang, précédait un autre décret du 13 avril 1791, où l'épave était classée à côté des droits de deshérence, bâtardise, aubaine, varech, trésor, terres vagues, biens vacants. Il y avait donc, dans cette énumération, une bonne distinction juridique, car la coexistence des différentes qualifications voisines de l'épave y était très bien marquée. Depuis lors les épaves ont fait l'objet de travaux juridiques dans lesquels on s'est peu préoccupé de modifier les notions déjà connues et de réfuter les erreurs. C'est ainsi que les Pandectes françaises rangent parmi les épaves terrestres tous les objets placés sur terre dont le maître ne se représente pas, en particulier les trésors, objets perdus et objets abandonnés. C'était pousser la confusion jusqu'à ses dernières limites puisque tout cela est *res nullius*, et que d'autre part, on laisse de côté l'hypothèse où le propriétaire se représente.

Proud'hon, lui, rangeait les épaves dans les biens vacants et sans maître, opinion qui n'a d'ailleurs pas prévalu.

SECTION III

LA LÉGISLATION MODERNE

A) *En France.*

Un seul article du Code Civil français définit l'épave : L'art. 717 nous dit que l'épave est tout objet placé sur la terre dont le maître ne se représente pas. Définition inexacte, car si le dernier membre de phrase nous avertit qu'il y a eu un propriétaire, on peut croire qu'il s'agissait d'un bien abandonné. Dans les deux cas en effet, et plus particulièrement dans le second, le propriétaire ne se représentera pas. Par contre, sur mainte autre définition proposée, elle a l'avantage de ne pas exclure les immeubles, et de donner le cadre géographique aussi bien que juridique de la chose. Mais le maître peut se représenter, comme nous aurons lieu de le voir plus tard.

Remarquons que le Code Civil donne aux épaves maritimes et aux épaves terrestres des caractères juridiques différents, et distingue ainsi en deux alinéas : « Les droits sur les effets jetés à la mer, sur les objets que la mer rejette, de quelque nature qu'ils puissent être... sont réglés par des lois particulières ». On fait allusion aux règles du Droit Maritime, et spécialement à la Grande Ordonnance de 1681, sur laquelle nous reviendrons.

« Il en est de même des choses perdues dont le propriétaire ne se représente pas ». Tels sont les deux seuls alinéas du Code Civil sur cette importante question. Il est vrai, de nombreux textes épars, administratifs et dépourvus de tout souci de clarté

juridique, s'occupent de la question. Aussi serait-il vain d'y rechercher toute trace de synthèse sur la notion juridique d'épave.

Cette définition inexacte étant donnée, le Code Civil renvoyait, notamment pour l'attribution de la propriété, à des lois spéciales, lesquelles n'ont jamais été votées. Un projet de loi, présenté par M. Rameau devant les Chambres en 1879, ne réussit pas à franchir les dédales législatifs et ne vit jamais le jour. Aussi, est-on demeuré sur ce point dans une législation boiteuse, bâtie sur la seule définition de l'article 717, et renforcée par une jurisprudence assez hésitante et contradictoire, précisément en raison du manque de textes. En Droit maritime en particulier, l'évolution récente de la Doctrine est venue remettre en question une jurisprudence bien établie, en donnant une définition nouvelle de l'épave maritime, lorsqu'il s'agit d'un bien abandonné.

B) *A l'étranger.*

L'Angleterre, beaucoup plus que la France, a simplifié les choses. Le Droit français a plusieurs notions voisines, d'une délimitation assez imprécise, car elles varient suivant les opinions des différents auteurs, mais elles tiennent compte des divers éléments caractérisant la perte de propriété ou seulement celle de la possession, définitive ou temporaire. Biens vacants, objets abandonnés, épaves, tout cela est réuni dans la terminologie anglaise sous un même terme, *wreck*, expression qui comprend les objets jetés à la mer, les effets laissés et abandonnés, les choses trouvées sur le rivage de la mer ou flottant sur l'élément liquide.

En Angleterre comme en France, la législation sur les épaves est très ancienne, le premier texte remontant à Edouard I^{er}. Elle nous intéresse peu, précisément à cause de la confusion de diverses notions, que nous nous sommes donné pour objet de séparer. Retenons seulement les grandes lignes : En Angleterre comme dans l'Ancien Droit français, le nombre des choses abandonnées est limité par les droits du Roi, qui s'attribue notamment les animaux domestiques errants, les objets volés et abandonnés, les effets des naufragés. Les autres épaves sont appropriables sous réserve de revendication, par l'inventeur ; quant aux *res derelictae* et aux animaux sauvages, ils sont susceptibles d'occupation. La seule loi qui s'occupe des épaves maritimes, le Merchant Shipping Act de 1894, est une suite de réglementations fort éloignée des préoccupations d'ordre purement juridique.

Le droit en vigueur aux U.S.A. est également confus, il admet notamment qu'un trésor enterré ou caché, dont personne ne prouvera être le propriétaire, est considéré comme perdu et appartient à l'inventeur qui ne le restituera qu'au véritable propriétaire. Au lieu de ranger les épaves dans les *res nullius* comme on le fait fréquemment, il place au contraire les trésors, parmi les épaves. Quant aux Codes civils suisse et allemand, si le premier admet l'occupation des immeubles sans maître, il semble que leurs grandes lignes générales étant semblables à celles de notre Code, il puisse leur être fait application de notre théorie générale de l'épave.

SECTION IV

L'ÉPAVE ET LES DIFFÉRENTES BRANCHES DU DROIT

Tous les biens, de quelque nature qu'ils soient, sont susceptibles d'être perdus et de devenir des épaves. Seuls certains d'entre eux, en raison de leur importance ou d'une législation bien organisée échappent à cette règle, parce que l'on ne conçoit pas qu'ils puissent être égarés : il s'agit des immeubles et encore verrons-nous que dans certains cas ils pourront, eux aussi, devenir épaves en perdant leur qualification d'immeubles. Aussi, bien que la question soit controversée, il ne nous semble pas qu'à priori les immeubles doivent être écartés de notre étude : si en général ils ne deviennent pas épaves, c'est qu'ils ont peu de chances d'être perdus ; la distinction entre meubles et immeubles, distinction historique établie dans un but de simplification, afin d'avoir une législation souple pour les biens de peu de valeur, plus complexe au contraire pour les choses importantes, ne peut à priori diviser arbitrairement les choses devant un fait général comme celui de la perte ; elle leur donnera seulement, et avec quelque raison — tout au moins à l'époque où en face des terres et des bâtiments ne se trouvaient que des objets de circulation courante — une législation différente, mais n'appliquera pas la qualification à une branche particulière des biens, celle des meubles.

Meubles et immeubles, les biens appartiennent à des particuliers ou à des collectivités, en un mot

si la plupart d'entre eux tombent généralement sous l'empire du Droit Civil, d'autres peuvent également faire partie du Droit administratif. Qu'ils soient biens publics ou privés, tous sont susceptibles de perte ; à ce titre, les épaves pourront donc être des objets du droit privé ou du droit public, figurer dans le patrimoine d'un individu ou dépendre du domaine privé ou public de l'Etat ou de ses divisions administratives ; seulement, après avoir été égarés, ils échapperont au régime d'exception du droit public et administratif pour devenir de simples meubles, de même que dans l'hypothèse où des biens immobiliers peuvent être perdus, ils deviendraient meubles, perdant leur qualité, exceptionnelle si l'on peut dire, due à leur importance et à leur fixité. Ici encore, la division arbitraire des biens entre ceux ressortissant au Droit administratif et ceux du Droit privé ne concerne que les règles applicables à un objet ; la perte de cet objet obéit dans les différents cas à des solutions identiques.

Quel que soit le lieu où se produira le fait générateur de l'épave — la perte — la qualification juridique d'épave devra être attribuée dans les mêmes conditions. Si des divisions du droit se font sentir à différents points de vue, elles n'empêcheront pas la notion d'épave d'être unique ; l'épave peut se trouver sur la terre et dépendre du Droit Civil, elle peut aussi se former en mer, elle sera dès lors régie par le Droit maritime ; elle peut aussi provenir du ciel, quel que soit le lieu de la chute, et les caractères particuliers de la nature et de la chute de l'objet motivent alors un Droit spécial, droit à peine ébauché, en pleine formation, le Droit Aérien qui, pour des raisons que nous étudierons, cesse de s'appliquer en face du Droit Maritime. A toutes ces branches du Droit, l'épave peut se trouver apparte-

nir, car la chute ignore les divisions territoriales du droit : droit terrestre, droit maritime, droit aérien et aussi, dans le cas où existe une législation spéciale, droit fluvial, chaque fois qu'une chose tombe dans un cours d'eau d'une certaine importance. Tel est le vaste domaine, géographiquement ou juridiquement parlant, de l'épave.

Mieux encore, l'épave ne connaît pas les frontières tracées par l'homme : un objet peut au cours d'un voyage avoir été perdu dans tel ou tel pays, flotter de la haute mer à une mer nationale, ou bien franchir l'embouchure d'un fleuve et se trouver dans le domaine maritime : dès lors le Droit international privé devra intervenir pour préciser les règles relatives à l'épave ainsi trouvée et aussi pour déclarer que la loi est applicable à telle notion définissant l'épave, car les qualifications juridiques sont elles-mêmes variables de pays à pays.

Déjà, chez les Anciens, l'analogie qui existait entre les différentes sortes d'épaves avait été remarquée. Les *Institutes* montrent que le propriétaire d'objets jetés à la mer pour alléger un navire au moment de la tempête conserve la propriété de ces objets, aussi bien que celui qui perd à son insu un objet sur la terre ferme.

PREMIÈRE PARTIE

NATURE DE L'ÉPAVE

SECTION I

PRÉLIMINAIRES

§ I. — *Méthode*

Pour définir une notion juridique, deux méthodes sont possibles, et elles sont souvent employées conjointement. La première consiste à délimiter son domaine en précisant tous ses caractères, d'où l'on tirera une définition, résumé de ceux-ci et non pas construction fictive faite à priori. On peut aussi, par *a contrario*, préciser le domaine de la notion étudiée, en séparant celle-ci des notions voisines qu'il faut définir avec précision ; par suite, tous les cas particuliers, toutes les difficultés nouvelles seront passés au crible d'une définition dont la simplicité n'exclura pas la précision, et non pas seulement à celui d'une jurisprudence ou de textes souvent défectueux.

C'est une erreur de croire à la vertu d'une définition trop simple, caractérisée d'un mot ; le trésor, chose précieuse cachée ; l'épave, bien perdu ou égaré ; la *res nullius*, chose sans propriétaire. Le trait essentiel, suffisant sans doute à comparer sommairement et à caractériser les différentes notions, ne nous indiquera pas par exemple que le trésor, est, en outre, un meuble dont il est impossible de

retrouver le propriétaire ; que l'épave est un meuble qui a aussi sans doute encore un propriétaire dont l'existence est d'ailleurs toujours présumée ; qu'une chose sans propriétaire actuel a pu ou pourra en avoir un, ou bien qu'elle n'est pas susceptible d'être appropriée, en raison de sa nature.

Nous pensons que l'emploi des deux méthodes est nécessaire pour parvenir à la définition de l'épave ; celle-ci a un domaine très vaste, où il serait bien dangereux de pénétrer sans une base solide, de même que le navigateur qui traverse les mers ne s'aventure que sur un bateau sûr, capable de résister à des circonstances atmosphériques défavorables. Ici encore les difficultés ne manqueront pas ; elles se présenteront sous la forme d'extension abusive de l'idée d'épave, ou bien au contraire de restriction, par l'empiètement des notions voisines. Il faut toujours se souvenir qu'une sorte de fossé a séparé l'étude des différentes catégories d'épaves, comme autant de notions séparées, vues non selon une méthode générale unique, mais sous l'angle particulier, et combien variable, de chacune des différentes branches du Droit. C'est pourquoi il nous faut chercher par les méthodes que nous avons indiquées, à obtenir une définition générale de l'épave, notion qui ne saurait se confondre avec d'autres, et qui a ses caractères propres. C'est seulement ensuite que nous pourrions aborder le domaine connu, classique, des lois et des travaux dont les épaves ont fait l'objet dans des domaines particuliers ; il nous sera possible alors, guidés par une notion sûre et invariable, — du moins nous l'espérons — d'examiner objectivement les solutions assez discordantes du naufrage ou des meubles volés.

Au risque de nous répéter, nous disons une fois encore qu'il est indispensable de partir des prin-

cipes généraux du Droit qui ne sont pas une vue théorique des choses, mais bien au contraire un contact étroit et constant avec la réalité, puisqu'il s'agit non de faire entrer de force dans un même cadre des notions différentes, mais, conformément aux idées qui sont à la base de notre Droit, de ne pas perdre de vue les grandes lignes, en dehors desquelles les constructions juridiques, bâties sur des données inexactes, demandent constamment à être réformées lorsque l'expérience des faits montre les erreurs évidentes de certaines théories.

§ 2. — *Les différentes notions en présence*

Il existe de nombreuses classifications des biens : l'une d'elles, qui n'est d'ailleurs pas la plus étudiée, consiste dans la distinction entre objets susceptibles ou non d'appropriation. Toute chose est en effet placée dans cette alternative, et l'article 714 du Code Civil français précise « qu'il est des choses qui n'appartiennent à personne et dont l'usage est commun à tous ». A ces dernières est réservée l'appellation de *res communes* : la mer, l'air, l'eau courante d'une rivière en sont des exemples classiques ; ce sont des choses qui, *par leur nature*, ne peuvent être appropriées, tout au moins dans leur ensemble, car des portions peuvent être prélevées qui feront l'objet d'un droit de propriété ; nous développerons ce point ultérieurement.

Mais s'il existe des choses inappropriables *par leur nature*, il en est une autre catégorie non susceptible de propriété, par affectation non plus naturelle, mais administrative. Il s'agit là, non pas comme on le dit souvent à tort de *res communes*, mais plutôt, si l'on voulait conserver l'appellation

latine d'ailleurs fort bien conçue, de *res publicae*. Ce seront notamment les choses comprises dans les articles 538 et 540 du Code Civil, chemins, routes, fleuves et rivières navigables ou flottables, rivages de la mer, ports, hâvres, rades, murs, fossés, remparts... Les *res divini juris* du Droit Romain n'ont pas subsisté, car les choses proprement « intouchables » ne se conçoivent plus, en particulier dans notre législation actuelle. Nous entrons dans le Droit public, et c'est une nouvelle distinction parmi les biens non appropriables, les uns par essence, les autres par affectation. Ces derniers en effet, aussi bien que les premiers, ne sont pas propriété de l'Etat ou de ses démembrements, mais en quelque sorte placés sous la garde des collectivités publiques. Le domaine public comprendra des choses livrées ou non à l'usage du public, mais toutes affectées à un but d'intérêt général, toutes exclues du commerce tant que durera la destination à laquelle elles sont affectées : telle est la solution généralement admise par les auteurs modernes. Il faudra, pour que cesse l'affectation, une opération en sens inverse, qui peut quelquefois résulter d'un concours non-équivoque de circonstances. Jusque-là, personne ne peut exercer un droit de propriété, même l'Etat qui en assure seulement la garde et l'entretien dans l'intérêt commun ; c'est en vain qu'on chercherait ici à réunir sur la même tête les notions d'*usus*, *fructus* et *abusus*. Il ne s'agira pas de propriété, mais de garde de la personne morale, et nous verrons plus tard, en parlant des épaves de droit public, si ces biens peuvent devenir des épaves et à quelles conditions.

A côté des biens inappropriables, par essence ou par la volonté de l'homme, se rangent ceux, et c'est l'immense majorité, susceptibles de propriété,

et parmi eux se rangeront les épaves. De nombreuses qualifications juridiques vont alors intervenir, que nous caractériserons brièvement. Sur un bien déterminé, un droit de propriété peut être exercé actuellement, ou bien l'avoir été antérieurement, ou même ne l'avoir pas encore été.

L'objet est-il sans propriétaire actuel ? Dans ce cas, ce peut être, encore que nous soyons dans les choses susceptibles de propriété, un bien n'ayant encore jamais appartenu à personne, ou présumé tel ; nous verrons d'ailleurs que la présomption peut fort bien se renverser, et il en sera précisément ainsi en matière d'épave. Des exemples classiques nous sont fournis par le gibier, le poisson, les herbes marines, les aérolithes, les îles nées en mer. A vrai dire, dans l'état actuel de la civilisation, les exemples de ces biens deviennent rares, et ceux-ci ont perdu l'importance capitale qu'ils avaient dans les sociétés primitives, et aujourd'hui encore dans les pays neufs (en particulier les terrains en friche).

La chose sans propriétaire actuel peut aussi avoir déjà fait l'objet d'une appropriation ; il s'agira d'une chose sur laquelle le propriétaire, pour des raisons diverses, aura abandonné son droit de propriété en même temps que la possession, soit expressément, soit même tacitement ; ce sera une véritable *derelictio*, mot du droit romain qui signifiait le fait positif pour le propriétaire de se dessaisir de la chose et de la laisser acquérir par le premier occupant, et non par le simple fait du non-usage et de la négligence. L'abandon éteint le droit de propriété, et la chose devient la proie du premier occupant. Cette *derelictio* sera assez peu fréquente, et sera le plus souvent le domaine des choses usagées et de peu d'intérêt, dont profiteront généralement les chiffonniers. Mais il ne faudrait pas voir

là un critérium, et il arrive fréquemment que des navires ou des aéronefs, biens d'une importance considérable, soient abandonnés, parce que les frais de réparation seraient supérieurs à la valeur de la chose, en raison de la position difficile de celle-ci. Dans le Droit maritime, une institution appelée *abandon*, dont nous reparlerons à propos de l'étude de l'épave maritime, permet de limiter les risques de l'armateur à sa fortune de mer. Ces choses abandonnées, de même que les biens vacants et sans maître, sont quelquefois appelées assez justement — et notamment par Bufnoir et par M. Bacquet, — des res nullius actuelles et relatives.

Il existe également ce qu'on pourrait appeler une forme de quasi-abandon, en ce sens qu'il s'agit non d'un abandon volontaire, mais involontaire, dans le cas particulier d'absence ou de décès du propriétaire ; ce sont ces biens, appelés vacants et sans maître, qui ont fait l'objet d'un droit de propriété et n'appartiennent plus à personne, sans que l'intention d'abandon n'ait jamais existé. La nature juridique de ces biens sans maître est controversée, et l'on a récemment soutenu l'opinion qu'ils n'avaient pas d'existence légale, en raison de l'attribution immédiate à l'État ; c'est notamment l'avis de M. Ripert. Un autre exemple de chose ayant cessé d'avoir un propriétaire, bien que non abandonnée, nous est fourni par l'animal sauvage qui a été capturé puis s'est échappé : question importante que nous étudierons à propos des épaves terrestres.

Enfin se trouvent les biens sur lesquels s'exerce actuellement un droit de propriété, et ce sont, bien entendu, de beaucoup les plus fréquentes. Parmi eux, il en est dont le droit de propriété ne peut être prouvé, mais est simplement présumé, et c'est le cas du trésor et de l'épave. Le droit de propriété de

l'épave est présumé, en sorte que l'inventeur ne peut pour le moment acquérir la propriété de ce bien, car l'on suppose que, bien qu'il ait perdu la possession, le propriétaire peut réapparaître un jour ou l'autre.

Telle est, parmi les notions juridiques ayant pour objet des biens, la situation de l'épave. Chose perdue, mais qui a un propriétaire dont, au moins, on présume l'existence, l'épave se range dans les biens sur lesquels s'exerce un droit de propriété. C'est en vain qu'on a voulu y adjoindre des *res nullius*, comme les poissons ou les perles, ou même les cadavres des noyés, à propos desquels on a parlé de choses sans propriétaire. La notion d'épave, parmi les autres qualifications juridiques, reste claire et simple; si l'on ne perd pas de vue les grandes divisions des biens : le propriétaire existe, mais la possession cesse, momentanément ou non, de s'exercer.

§ 3. — *Intérêt de la distinction* *Acquisition de la propriété*

Telles sont les grandes catégories de biens, dont la distinction est capitale au point de vue de l'acquisition de la propriété. A chaque mode d'appropriation correspondront des règles différentes. Les biens sans propriétaire, d'une manière générale, seront acquis par occupation ; selon les législations, l'attribution se fera en faveur de telle ou telle personne. C'est ainsi par exemple qu'en France, les biens vacants et sans maître, les immeubles abandonnés iront à l'Etat en totalité, que les terrains en friche et pour lesquels le propriétaire ne voudra pas payer d'impôts seront attribués aux communes. A tel point

qu'on a pu dire : en France il n'y a jamais occupation d'immeubles, puisqu'ils ne sont jamais vacants. Et pourtant, il semble qu'il n'y ait là qu'une vue superficielle des choses, car les notions juridiques ne changent pas suivant les personnes qui sont en jeu. Que le bien sans maître soit attribué à un particulier ou à l'Etat, il n'y en a pas moins un même fait, celui de l'appréhension d'un bien sans maître avec l'intention d'en devenir propriétaire. Le droit de retour à l'Etat, son acquisition par deshérence, ces qualifications semblent cacher la véritable nature du mode d'acquisition. L'occupation servira à acquérir les choses sans propriétaire actuel, et elle ne servira qu'à cela. Nous ne pouvons nous étendre, sans sortir du cadre de notre sujet, sur cette importante question. Ajoutons seulement que, d'une manière générale, — car cette notion ne s'applique pas qu'aux *res nullius*, mais en particulier aux épaves, d'après certains règlements — l'attribution à l'Etat ou à toute autre collectivité publique se justifie par un motif d'intérêt général. Le grand principe qui est à la base du Droit administratif, à savoir qu'il n'y a jamais égalité entre l'Etat et les particuliers, mais soumission des derniers au premier, a pour cause logique l'intérêt général représentant les intérêts particuliers ; par suite, comme il n'y a aucune raison pour attribuer l'objet à une personne plutôt qu'à une autre, on a jugé bon d'en faire profiter la collectivité en l'attribuant à tous, c'est-à-dire à l'Etat.

D'une logique parfaite, le principe devrait normalement être étendu aux meubles lesquels sont susceptibles dans le Droit français, nous l'avons dit, d'occupation par les particuliers. On a pensé, l'idée du Code étant d'ailleurs que les objets mobiliers étaient de peu de valeur, et cette conception restant

vraie pour les meubles abandonnés, qu'il serait plus simple d'attribuer l'objet au premier occupant, et qu'en outre il aurait été impossible, pour des raisons de preuve, de procéder autrement. Par conséquent, ce principe général comportant d'ailleurs des exceptions, l'attribution des biens sans propriétaire se fait au profit de l'Etat pour les immeubles, des particuliers pour les meubles. Nous retrouverons une distinction semblable pour les épaves ; le sauvetage étant une opération dangereuse et coûteuse, mais s'appliquant à des valeurs souvent considérables, il s'ensuit un partage entre l'Etat et le sauveteur, suivant des règles déterminées ; les épaves fluviales seront attribuées à l'Etat ; les épaves terrestres, de peu de valeur — du moins en principe — aux particuliers, sans déclaration et en totalité.

Quant au trésor, on prétend souvent qu'il est acquis par invention, l'occupation étant rarement indiquée comme mode d'acquisition. Nous le verrons, le trésor est un objet sur lequel la preuve d'une propriété actuelle est impossible, par la faute même, si l'on peut dire, de celui qui l'a enfoui. L'invention n'est pas un moyen d'acquérir l'objet, mais consiste dans le fait de la découverte qui rendra l'acquisition possible. De même que l'invention des épaves constitue seulement le fait permettant le jeu de la prescription. Pas plus que l'accession, dont on a soutenu qu'elle était le mode d'acquisition d'un trésor par un propriétaire découvrant celui-ci sur son terrain, l'invention ne caractérise la justification de la propriété de l'inventeur et du propriétaire du terrain, lesquels, dans la législation française, et dans beaucoup d'autres, se partageront le trésor.

Ainsi, malgré la complexité apparente et la diversité des solutions intervenues en ce qui concerne l'attribution de la propriété comme pour son mode

d'acquisition, la logique semble avoir gardé ses droits, et un équilibre harmonieux paraît avoir été réalisé entre les diverses idées qui ont guidé la législation. Si les conditions ont changé rapidement dans le cours du dernier siècle, ce qui a amené un certain déplacement des valeurs, par contre les motifs demeurent : importance très variable de l'objet (trésor, navires même endommagés, ou bien meubles d'infime valeur ou terrains en friche) — travail de l'inventeur (trésor, naufrages, ou bien simple occupation par accession) — supériorité des collectivités sur les individus.

SECTION II

CE QUE N'EST PAS L'ÉPAVE

§ 1. — *Epaves et res nullius*

A. — La notion de *res nullius*

Nous avons brièvement noté l'existence de notions voisines de l'épave, et nous avons vu notamment qu'à côté de la plus grande partie des biens, qui sont au pouvoir juridique d'une ou de plusieurs personnes, humaines ou morales, considérées comme ayant un propriétaire, il en existe d'autres, non appropriés, les biens sans maître. De cette expression, et sans prétendre prendre parti dans la terminologie très controversée qui donne à l'expression *res nullius* la signification la plus étendue ou la plus restrictive, nous nous bornerons à constater qu'elle comprend traditionnellement deux catégories, les *res communes* et les *res nullius*.

Les *res communes* sont quelquefois comprises dans les *res nullius* parce qu'elles n'appartiennent à personne. C'est là une erreur, à notre avis. Ce sont en effet les choses qui répugnent par leur nature à toute appropriation, dit-on, et qui n'appartiennent à personne parce qu'il faut que l'usage en soit commun à tous, comme l'air, l'eau courante, la mer ; c'est d'ailleurs l'expression employée par l'article 714 du Code Civil. Et cependant il est certain que si l'eau courante n'est pas appropriable par un indi-

vidu, celui-ci peut puiser de l'eau dans une rivière, et il deviendra propriétaire de cette eau, à tel point que celui qui s'en emparerait par la suite commettrait un véritable vol. Il nous semble que les *res communes* appartiennent à la collectivité, sans que personne puisse exercer sur elles un droit exclusif de propriété ; mais le droit d'usage conféré sur elles emporte le droit de propriété sur une parcelle de ces choses, et cette parcelle cesse alors de faire partie de la *res communes*. Nous n'insisterons pas sur cette question, les *res communes* ne pouvant devenir épa-
ves.

Nous rentrons dans le domaine des choses qui, pour l'instant, n'appartiennent à personne, mais se prêtent parfaitement à un usage exclusif. Parmi elles, celles que nous avons appelées *res nullius* proprement dites, parce qu'elles n'ont pas encore fait d'objet d'un droit d'appropriation ; nous aurons à retenir une confusion fréquemment commise et qui attribue à certaines d'entre elles la qualification d'épave. A cette catégorie, nous réserverons, à défaut d'autre terme, l'appellation de *res nullius*.

Bien vacants et sans maîtres, *derelicts*, deux autres notions appelées quelquefois *res nullius*, et que l'on pourrait qualifier *d'actuelles* en les opposant aux *res nullius* par l'origine. Les biens vacants et sans maître, dont la nature est fortement controversée, feront l'objet d'un paragraphe spécial. L'expression *res nullius* doit-elle être prise dans un sens extensif, comprenant d'une manière générale toutes les choses sans propriétaire actuel, donc susceptibles d'occupation dans le cadre d'une réglementation variant avec les différentes législations ? C'est notre avis, et il semble que nous soyons victimes en matière de *res nullius*, — beaucoup plus que de confusions sur les notions elles-mêmes, d'ailleurs fort

précises et soigneusement étudiées par la Doctrine — d'une pauvreté de langage qui aboutit fréquemment à se demander à quelle notion exactement l'auteur a voulu se référer, et à alimenter des querelles byzantines surgies d'une terminologie fausse ou incomplète.

Quoi qu'il en soit, épaves et *res nullius*, d'une manière générale, sont séparées essentiellement par l'existence ou la non-existence d'un propriétaire, et la distinction portera sur le critérium entre *res nullius* d'une part, comprenant les choses actuellement sans propriétaire mais susceptibles d'en avoir un — c'est-à-dire les choses non encore appropriées et celles abandonnées, en renvoyant à plus tard l'étude des biens vacants — et de l'autre les biens perdus par leur propriétaire.

B. — L'épave n'est pas une *res nullius*

Nous avons défini l'expression *res nullius*, et nous y trouverons des biens qui ont été appelés à tort épaves, même par des auteurs éminents comme Aubry et Rau ; c'est ainsi notamment, et nous avons déjà fait allusion à cette erreur, qu'ont été qualifiées épaves des *res nullius* telles que les perles, pierres précieuses, coraux trouvés dans la mer, et qui de tout temps, ont été attribués au premier occupant ; de même le gibier et les poissons. Encore qu'elles aient pu faire l'objet d'une appropriation, il est impossible, à moins de preuves contraires, de considérer ces choses comme épaves.

Une question importante se pose, après avoir défini les *res nullius* ; c'est la détermination du critérium pratique entre *derelict* et épave, dans lequel la question de la présomption est prépondérante.

D'une manière générale, on peut dire que l'abandon se caractérise par la perte conjugée de l'*animus domini* et du *corpus*, alors que la perte du seul *corpus* correspond à la qualification d'épave. Pas de *res derelicta* si le propriétaire veut reprendre son bien, et ce point a été traité avec précision à propos des choses abandonnées qui relèvent du Droit maritime. Le Droit Romain s'en était déjà occupé et faisait une distinction essentielle entre *res nullius* et *res derelicta* ; l'abandon par un propriétaire n'effaçait pas les droits réels dont pouvait être grevée la chose, et celui qui s'emparait de celle-ci était évidemment tenu de respecter ces droits, étant considéré comme un ayant-cause du derelinquens. Ainsi supposons qu'un navire soit abandonné par son propriétaire, celui qui s'en emparera ne pourrait arguer de l'occupation qu'il en a faite, si le navire était hypothéqué, pour se dégager des hypothèques grevant le bâtiment. Ajoutons qu'à l'heure actuelle, la distinction présenterait peu d'intérêt, car seules des choses d'une très faible importance sont abandonnées. Mais il s'agissait alors d'une véritable cession de droits qui donnait à l'occupant la qualité d'ayant-cause. La présomption est une arme à double tranchant et, selon les hypothèses qui se présenteront, elle jouera dans un sens ou dans l'autre ; son rôle est capital dans la détermination des deux qualifications, car s'il est facile de dire qu'une *res nullius* est une chose sans propriétaire, il est, dans un grand nombre de cas, impossible de savoir quand on a affaire à une chose sans propriétaire. Aussi la présomption jouera en faveur de l'inventeur dans un certain nombre d'hypothèses, en faveur du propriétaire supposé dans d'autres ; il est des cas en effet où l'on présumera qu'il existe toujours un propriétaire, ignorant de la perte mais prêt à revendiquer, tandis

que dans d'autres cas, le peu de valeur d'un objet, ou certaines circonstances, feront présumer que le propriétaire a abandonné tout droit sur cet objet, alors que telle n'était peut-être pas son intention.

En effet, lorsqu'une chose est peu importante, le propriétaire, sans avoir pour autant le dessein de l'abandonner, n'effectuera pas les recherches nécessaires pour la retrouver, mais il la reprendra volontiers si on la lui rapporte. De plus, en supposant définie l'attitude de celui-ci au moment de la perte et dans un certain délai consécutif, elle peut se modifier entre l'instant de la perte et celui de la découverte ; si quelqu'un abandonne un porte-monnaie vidé de son contenu, il peut ensuite, réflexion faite, essayer de la retrouver et affirmer qu'il l'a simplement perdu. L'intention d'abandonner étant un fait purement personnel, mais généralement connu du seul possédant, nul ne pourra prouver que l'abandon était certain au moment de la perte ; c'est la raison pour laquelle les Proculiens avaient affirmé que la propriété de l'objet abandonné restait à l'ancien propriétaire jusqu'à l'instant de l'appréhension par un autre, alors que les Sabinien prétendaient que l'occupant est propriétaire rétroactivement à partir du moment où l'abandon s'est produit. Quant à nous, nous croyons, conformément au Droit moderne, que la propriété est perdue par l'abandon, et qu'une autre personne l'acquiert par la prise de possession : c'est en quelque sorte, une opinion intermédiaire.

La présomption est donc nécessaire ; car sans indices certains, il serait impossible de qualifier l'objet *res nullius* ou épave, ce qui, nous l'avons vu, a une grande importance notamment quant à l'attribution de la propriété. Si le critérium entre épave et *res nullius* est relativement simple, l'épave ayant

un propriétaire, à l'inverse de la *res nullius* — ou mieux, en attribuant aux mots un sens précis : épave, objet perdu ; *res nullius*, objet abandonné (le *derelict*, nous l'avons vu, se classe parmi les *res nullius* prises dans un sens général) —, le moyen pratique de déterminer ce critérium est délicat, et à défaut de fait matériel précis, il donnera lieu à la recherche de preuves, souvent difficiles à obtenir, ou même de présomptions.

C. — Acquisition de la propriété

Les *res nullius*, nous l'avons dit, sont acquises par occupation. Celle-ci, en effet, est le mode originaire par excellence d'acquérir la propriété, en s'emparant volontairement d'une chose momentanément sans propriétaire. Les choses qui n'ont jamais eu de propriétaire, comme les terrains d'un pays inhabité, le gibier, le poisson, sont le domaine par excellence de l'occupation. Mais elle concerne également les choses abandonnées. Celles-ci en effet, n'ayant plus de propriétaire, au moins présumé, peuvent être acquises immédiatement, ce qui les différencie précisément de l'épave.

C'est en vain, à notre avis, qu'on a prétendu que seuls les meubles étaient susceptibles d'occupation. On peut, en raison d'une législation déterminée, ne plus trouver d'immeubles appropriables par le premier occupant, parce que par exemple, tous les immeubles sans maître appartiennent à l'Etat ; si l'on attribue à celui-ci, d'une manière générale, tous les immeubles sans propriétaire, il n'y a plus objet d'occupation ; mais ce n'est pas dire que les biens immobiliers, par leur nature, échappent à ce mode d'acquisition. C'est déclarer seule-

ment que, par une disposition législative, l'occupation sera sans objet pour les biens immobiliers.

Toutes les *res nullius*, quelles qu'elles soient, pourront donc être appropriées par la première personne qui s'en emparera, et dès l'instant même de la prise de possession qui est la seule condition requise pour l'occupation. Celle-ci rend l'accapareur propriétaire en sorte que, s'il perd ultérieurement la possession, le bien sera considéré comme épave, et pourra être revendiqué par lui dans les conditions habituelles. Une question se posera, nous le verrons, en étudiant les épaves terrestres à propos du gibier et du poisson qui, dans notre Droit français, comme dans plusieurs législations étrangères, sont acquis par occupation, mais après leur perte, recouvreront leur liberté entière et seront à nouveau susceptibles d'occupation par le premier venu.

Par contre, le domaine de l'occupation est strictement limité aux *res nullius*, et nous verrons ce qu'il en est dans le cas des biens vacants et sans maître. On ne saurait l'étendre à certaines choses considérées comme ayant un maître, en particulier au trésor et à certaines catégories d'épaves ; ni occupation, ni quasi-occupation ne sont admissibles, car précisément l'occupation est le moyen d'acquérir les biens sans propriétaire.

§ 2. — *L'épave et le trésor*

A. — Caractères du trésor

Le trésor, nous dit l'article 716, al. 2., du Code Civil, est toute chose enfouie, sur laquelle personne ne peut justifier de sa propriété, et découverte par le seul effet du hasard. Cette définition a été criti-

quée, elle mérite de l'être. Les caractères énumérés dans cette longue définition ne nous apparaissent pas tous comme indispensables ; nous dirons même que certains sont inexacts, et qu'une autre formule doit être trouvée pour caractériser le trésor.

Faudra-t-il adopter celle à laquelle ont abouti les travaux de la Doctrine, qui ont défini le trésor un meuble, différent de la chose qui le renferme, caché ou enfoui, ancien et d'une valeur appréciable, dont le droit de propriété ne peut plus être prouvé ? Reprenons ces divers éléments, et en essayant de caractériser le trésor, nous dégagerons ainsi un critérium entre le trésor et l'épave.

Le trésor sera-t-il toute chose quelconque, ou bien ne pourra-t-il être qu'une chose mobilière ? D'importantes controverses ont surgi ; en Droit français le Code ne précise pas, et il a paru évident qu'il ne pouvait s'agir que d'un meuble. C'est ce que Doctrine et jurisprudence, dans leur quasi-unanimité, ont conclu : seul un meuble, nous disent Aubry et Rau, est susceptible d'enfouissement. Ici un premier point de rapprochement avec l'épave. Dès lors qu'il s'agit d'une dépossession, les mêmes biens susceptibles d'être perdus pourront être enfouis ou cachés, et sur cette question nous renvoyons à un paragraphe ultérieur où il sera question d'épaves immobilières. Bornons-nous à quelques observations : à défaut de précisions dans le Code Civil, le Droit Romain, l'ancien Droit et la Jurisprudence sont d'accord pour exiger du trésor qu'il consiste en un meuble. C'est ainsi que la mise à jour d'un pavage romain, par suite des fouilles effectuées, n'a pas donné aux inventeurs les droits découlant des règles concernant le trésor ; on a refusé de même la qualité de trésor à une statue placée dans une niche et considérée comme immeuble par destina-

tion. Quelle est la raison pour laquelle une telle unanimité s'est produite sur la nécessité du caractère mobilier du trésor ? Nous verrons à propos de l'épave ce qu'il faut en penser. Mais un autre motif interviendrait ici, si l'on est d'avis de considérer le trésor comme un bien sur lequel personne ne peut prouver son droit de propriété ; en raison de la publicité organisée par la législation en matière d'immeubles, il serait facile d'identifier le propriétaire d'un bien, et par conséquent l'on ne pourrait plus dire : trésor, bien sur lequel aucun droit de propriété ne peut être démontré. C'est, à notre avis, la raison pour laquelle, dans le cas où cette dernière opinion triompherait — et nous aurons à y insister bientôt quelque peu — le trésor ne pourrait être qu'un bien mobilier. Quant à nous, nous pensons que la définition du Code, ou tout au moins le membre de phrase « toute chose enfouie » est plus rationnelle.

Le Code Civil nous dit en outre qu'il doit s'agir d'une chose enfouie. Certains auteurs, à juste titre, ont ajouté « ou cachée ». Nous croyons qu'il serait préférable de nous borner à cette addition et de dire « toute chose cachée ». L'enfouissement, en effet, consiste surtout dans le dépôt de l'objet dans la terre, il s'ensuit donc un sens restrictif inexact : le terme enfoui semblant dire « caché dans un immeuble », alors qu'un meuble peut fort bien receler un trésor. Si en effet l'objet est caché dans une maison, un tronc d'arbre, un autre objet mobilier, il ne perdra pas pour autant la qualité de trésor. Le terme caché exprimera-t-il d'une manière plus générale l'idée de séparation volontaire de la possession qui est à la base de la notion de trésor ? On dirait alors : trésor, bien dont on se sépare volontairement en le cachant ; épave, bien dont on est

dépossédé involontairement. Nous ne pensons pas qu'il en soit ainsi ; très souvent l'épave devient telle par force majeure : c'est le cas du capitaine qui abandonne son navire, à la dernière extrémité ; de même celui qui cache un trésor le fait fréquemment contre son gré, lorsque survient, par exemple, une révolution, ou un sinistre. Nous avons donc là une hypothèse commune à l'épave et au trésor ; par suite, il nous paraît impossible de dire : dépossession involontaire d'un côté, volontaire de l'autre. La vraie différence, c'est que l'épave est seulement perdue, alors que le trésor est caché. Tel est l'un des critères entre les deux notions, qui supposent l'une et l'autre l'espoir qu'il s'agit d'une séparation momentanée. Là résiderait, notamment d'après MM. Planiol et Ripert, la différence essentielle, unique peut-être, entre les qualifications d'épave et de trésor ; celui qui a perdu un objet espère que celui-ci sera découvert, par lui-même ou par un tiers, dans un endroit qu'il ne connaît pas ; celui qui cache un trésor désire au contraire que l'endroit de l'enfouissement soit connu de lui seul. Le fait que ce soit dans un immeuble ou un meuble importe peu, contrairement à l'opinion de certains auteurs, et notamment de Laurent dans les *Principes de Droit Civil*.

Si donc l'objet susceptible d'être qualifié trésor est découvert ensuite, on a pensé qu'il ne deviendrait tel qu'à condition que personne ne puisse plus le revendiquer ; et c'est pourquoi l'article 716 a ajouté : sur laquelle personne ne peut justifier de son droit de propriété. De cette affirmation il n'est pas possible de déduire que le trésor est un bien sans maître. Car il y a entre les deux notions des différences essentielles. Le droit de propriété, on le sait, est le seul droit perpétuel (tout au moins dans les

limites légales), en ce sens qu'il ne s'éteint pas par le non-usage, contrairement aux autres droits réels; seule la prescription acquisitive peut y faire échec, de telle sorte qu'il y aura une sorte de transfert direct de propriété, sans que la chose soit demeurée pendant un certain laps de temps sans propriétaire. En sorte que si le bien est découvert, au bout d'un très long délai, il appartiendra encore à celui qui l'a enfoui ou à ses successeurs ; toute chose, en effet, a un propriétaire, à moins qu'elle n'ait fait l'objet d'un abandon ou que personne ne se la soit encore appropriée. Or, le bien découvert ne pourra rentrer dans la dernière hypothèse, de toute évidence ; il ne s'agira pas non plus d'un objet abandonné, car on n'enfouit pas exprès la chose dont on veut se débarrasser, et, au surplus, sa valeur assez grande ne permet pas de croire qu'elle ait fait l'objet d'un abandon. Dès lors, chose déjà appropriée, non abandonnée, donc chose qui a un propriétaire, et non bien sans maître ; telle est la conclusion qui semble s'imposer. Cette opinion est du reste admise par de nombreux auteurs, mais non par l'unanimité d'entre eux.

Faut-il attacher de l'importance à certaines questions d'intérêt secondaire ? Nous croyons qu'il est bon tout au moins d'en dire quelques mots. Il est évident que tout bien, du moment qu'il a été enfoui par quelqu'un, est distinct de son contenant. C'est donc, en définitive, exprimer deux fois la même chose que de dire tout bien caché, distinct de son contenant : ainsi un gisement aurifère, jusqu'ici inexploité, ne peut être qualifié au moment de sa découverte de trésor, mais il constituera seulement un produit extraordinaire, faisant partie du bien lui-même.

Est-il nécessaire qu'il s'agisse d'un bien pré-

cieux pour la qualification de trésor ? On l'a prétendu, et c'était là une des conditions du Droit romain ; on entendait par trésor des choses précieuses, telles que vases, objets d'art, monnaies, bijoux, pierreries, médailles ou statues. Cela ne nous paraît nullement convaincant parce que le terme *précieux* a un sens subjectif essentiellement variable, et qu'une telle condition ferait naître des contestations sans fin, dont la solution ne préjugerait d'ailleurs nullement la véritable qualité du trésor ; sans doute, y a-t-il plus de vraisemblance à supposer qu'un bien précieux a été volontairement enfoui et n'est pas abandonné ; c'est là, croyons-nous, tout ce que l'on peut tirer de cette condition.

Dernier élément, l'antiquité de l'objet. Elle ne nous apparaît pas non plus indispensable, bien qu'elle figure au rang des conditions énoncées dans le Digeste. Que l'enfouissement de la chose date d'une époque plus ou moins lointaine, ce caractère, suivant Aubry et Rau, est indifférent à la qualification de trésor, car il peut exister des indices de propriété concernant un bien qui a été enfoui même depuis très longtemps. D'ailleurs, déduire de cette condition que, si le dépôt est récent, il est facile de justifier de la propriété, tandis que l'ancienneté rendrait cette preuve impossible, nous semble un raisonnement peu exact. Rappelons un exemple cité par Laurent (auteur belge), dans ses Principes de Droit Civil, et qui montre que l'ancienneté du dépôt est plutôt une difficulté de fait que de droit ; on trouve dans une maison des couronnes de France portant le millésime 1786 ; il est établi que la maison n'a pas cessé d'être habitée par celui qui, propriétaire avant 1786, a dû nécessairement faire ce dépôt, et ensuite par sa veuve et par ses enfants ; la Cour de Bruxelles a très bien jugé que ce n'était

pas là un trésor, en ce sens que les circonstances démontreraient que l'argent caché appartenait à la famille du déposant (Bruxelles, 5 avril 1823).

Inversement, il se peut que, l'enfouissement étant récent, personne n'ait de droits à faire valoir sur la chose découverte ; elle constituera un trésor, malgré quelques décisions judiciaires en sens contraire.

B. — Epave et trésor

Il s'agit donc d'un bien qui a un propriétaire. Caractère commun avec l'épave dont le propriétaire est, momentanément ou non, dépossédé involontairement, mais continue d'exercer, jusqu'à nouvel ordre, son droit de propriété. Il serait vain de chercher là une différence ; seulement le propriétaire de l'épave peut revendiquer son bien. Celui du trésor peut-il prouver son droit de propriété ? Le Code Civil le nie et, dans l'article 716, précise : « ... sur laquelle personne ne peut justifier de son droit de propriété ». Nous l'avons dit, il est infiniment vraisemblable que la chose a encore un propriétaire bien que, par le caractère secret qui est celui de l'enfouissement, il soit difficilement possible de connaître celui-ci.

Prenons un cas concret, dont l'intérêt n'est d'ailleurs pas purement théorique. Une somme importante a été cachée dans un mur par son propriétaire, qui est mort depuis lors ; longtemps après, en effectuant des travaux, des ouvriers découvrent cette somme d'argent qu'ils montrent au propriétaire du terrain. Il semblerait que toutes les conditions soient réunies pour que l'on puisse affirmer que l'on se trouve en face d'un trésor ; seulement,

en même temps que l'argent, on trouve un testament, ou même une simple indication contenant le nom du propriétaire ; ou bien, on peut supposer que la nature des pièces, qui ont eu cours seulement pendant une courte période facile à déterminer, suffise à faire retrouver le nom du propriétaire de l'époque. Sans doute celui-ci est mort, mais il existe des héritiers qui, lorsqu'ils seront informés de la découverte, seront en mesure d'exercer valablement la revendication mobilière. Faut-il dire alors qu'il s'agit pour les héritiers d'un bien qui leur appartient, mais dont ils étaient dépossédés involontairement, c'est-à-dire d'une véritable épave ?

L'enfouissement seul n'empêchera pas un bien d'être qualifié d'épave, si les autres conditions sont remplies : la somme d'argent sera considérée comme telle, parce que, pour les propriétaires actuels, il s'agit bien d'une perte, non d'un enfouissement. Ce n'est pas un trésor, bien qu'à l'origine, il y ait dépossession volontaire de la chose, parce que la revendication du propriétaire peut s'exercer, et c'est à juste titre que l'article 716 proclame la nécessité d'un propriétaire impossible à retrouver. Ce principe nous semble évident, car si la loi attribue la chose à titre de trésor à l'inventeur, c'est parce que précisément le véritable propriétaire ne se montre pas ; donc, si ce dernier réclame la chose, il ne peut plus être question de trésor. Dès lors, doit être considéré seulement comme trésor le bien caché par son propriétaire, sur lequel personne ne peut plus justifier de son droit de propriété.

Mais ce n'est pas dire que tout bien enfoui, et non réclamé par son propriétaire *au moment de la découverte*, soit qualifié trésor. Si, lors de l'invention, personne ne se présente pour revendiquer la chose trouvée, elle sera attribuée à l'inventeur et,

s'il y a lieu, à celui à qui appartient le fonds ; cette attribution sera-t-elle définitive ? Non pas, et le propriétaire conserve une action contre ceux qui se sont emparés de sa chose. Car, quel que soit le mode d'acquisition qui justifiera l'attribution du trésor à une personne quelconque, les droits de cette personne tomberont évidemment, du moment que le vrai propriétaire exerce sa revendication. C'est même, d'après M. Bonnecase, dans son cours de Droit Civil, le véritable critérium entre l'épave et le trésor.

C'est pourquoi nous dirons que tout bien qui pourrait être considéré comme trésor, mais sur lequel le propriétaire vient à exercer sa revendication, ne peut être qualifié tel. Il devra être considéré comme une épave, et nous lui appliquerons les solutions qu'une telle qualification peut comporter, et que nous définirons plus loin. Résumons brièvement : le propriétaire pourra agir pendant trente ans contre ceux qui ont trouvé la chose, car ceux-ci, connaissant les circonstances de la découverte, doivent être considérés comme des possesseurs de mauvaise foi. Impossibilité de se prévaloir de l'article 2279, alinéa 1, qui rend simultanées la propriété et la possession, mais par contre, dans le cas où un tiers acquéreur détiendrait la chose, il y aurait lieu d'appliquer les dispositions de l'article 2279 concernant les choses trouvées. Ces modes de preuve seront d'ailleurs ceux admis par la législation applicable au bien, dans les conditions requises par la revendication mobilière.

Deux cas importants se sont récemment présentés devant la jurisprudence française, qui aura à statuer sur la qualification même de trésor donnée, à tort ou à raison, à certains objets, avant d'exa-

miner un certain nombre de questions annexes, extrêmement curieuses et complexes. Nous résumerons en quelques mots, sans les présenter en détail, ces deux affaires connues sous le nom de *Vénus aux navets*, et de *Trésor de la rue Mouffetard* : hypothèses fort intéressantes au point de vue même de notre étude, car il s'agira de savoir, la qualification de trésor devant être rejetée dans les deux cas, si la notion d'épave ne pourrait pas être introduite, sinon d'après les lois françaises, du moins d'après la théorie générale qui sera la nôtre.

Le Tribunal civil de Montbrison avait à rendre son jugement dans une affaire mettant en présence le sculpteur Crémonèse, qui se prétendait l'auteur de la fameuse *Vénus*, en même temps que son propriétaire, en sorte que, si son droit venait à être prouvé, il ne s'agirait plus d'un trésor; le cultivateur Gonon, dans le champ duquel la statue fut trouvée, celle-ci ayant été, d'autre part, classée comme monument historique, ce qui lui confère un caractère d'ancienneté et de valeur, jusqu'à preuve contraire.

L'autre affaire concerne des pièces d'or trouvées dans une muraille, lors de la démolition d'immeubles appartenant actuellement à la ville de Paris, et estimées, après expertises de numismates, à une valeur totale d'environ un million cinq cent mille francs. Les ouvriers prétendent avoir droit à la moitié des pièces, constituant à leurs yeux un trésor, en raison de la découverte qu'ils en ont faite par hasard; la ville de Paris, arguant du fait que le contrat d'entreprise qui était intervenu pour la démolition des immeubles contenait une clause lui réservant la valeur totale des trésors qui pouvaient être découverts, réclame la propriété totale des biens litigieux, et non pas seulement la moitié qui, s'il

s'agissait d'un trésor, lui reviendrait en tant que propriétaire du terrain. Une difficulté de plus a surgi par suite de la découverte, en même temps que des pièces d'or, d'un testament qui attribuait la propriété à telles personnes, dont il est possible de découvrir, malgré l'ancienneté, les descendants actuels.

Nous laisserons de côté, certaines questions d'un grand intérêt, et notamment : le point de savoir si le testament était valable (ce qui, dans le cas contraire, nous semble donner lieu à l'ouverture d'une succession dont les ayants cause seraient les mêmes, puisque la fille de M. Nivelles était légataire universelle) ; si dans un contrat, une personne administrative peut insérer des clauses privant une catégorie de personnes des droits qui lui sont donnés par la loi (article 716) ; et à quel titre, s'il ne s'agissait pas d'un trésor, héritiers, ouvriers et propriétaires du terrain viendraient réclamer leur part, et quelle serait celle-ci.

Sur cette dernière affaire, aucun jugement n'a encore été rendu, et peut-être une transaction, intervenant entre les parties, viendra-t-elle nous priver de considérations émanant de hautes personnalités juridiques et qui auraient présenté le plus grand intérêt. Quant à nous, aucun doute ne subsiste quant à la qualification des pièces litigieuses, elles ont été enfouies et ont un ou plusieurs propriétaires ; mais les indications trouvées lors de leur découverte, valables en tant que testament ou comme tout autre mode de preuve, permettront de retrouver l'identité des propriétaires. Donc elles ne constituent pas un trésor, et il n'y a pas lieu de partager leur valeur entre ouvriers et propriétaires du terrain ; la qualification de trésor étant écartée, nous

ne croyons pas que la revendication des héritiers ou légataires puisse être admise, car les ayants cause de celui qui a enfoui un objet dans un terrain appartenant à autrui ne peuvent exercer aucune action. Mais, conformément à ce que nous avons dit plus haut, nous croyons que l'ensemble des pièces constitue une épave, puisqu'il s'agit d'objets qui, actuellement, sont considérés comme perdus par leurs propriétaires.

Le tribunal de Montbrison, après avoir déclaré à juste titre que la « Vénus aux navets » ne constituait pas un trésor, puisqu'elle avait un propriétaire, a jugé de même que le propriétaire d'un meuble qui s'en dessaisit volontairement ne peut intentar une action pour le revendiquer. C'est pourquoi, bien que M. Crémonèse ait été l'auteur et le propriétaire de la statue, celle-ci, après avoir été enfouie, est devenue propriété de M. Gonon ; il s'agit d'un bien enfoui, ancien, mais sur lequel le droit de propriété est prouvé. Par suite, que la statue soit ou non un trésor, le sculpteur n'y a plus droit, mais, dans notre hypothèse, le cultivateur est propriétaire de la totalité. Il ne peut s'agir ici, croyons-nous, d'épaves, car le propriétaire actuel étant celui qui a enfoui le bien, on ne peut parler de perte de l'objet.

Aussi, croyons-nous qu'il y a une double différence entre l'épave et le trésor : l'épave a été perdue en un lieu quelconque, tandis que le trésor a été enfoui, caché ; un bien perdu peut être qualifié épave, qu'il soit retrouvé ou non par son propriétaire, alors qu'un trésor n'a plus de propriétaire pouvant faire la preuve de son droit. Dès lors, il y a place pour des situations intermédiaires entre les deux notions, car un bien peut avoir été enfoui, et être revendiqué par son propriétaire au moment de

sa découverte. Aussi est-ce à juste titre, nous semble-t-il, que l'on a exigé la découverte de la chose par le pur effet du hasard. Sans doute, il ne s'agit pas là d'une question de nature, mais d'attribution; cependant le fait qu'il n'y aurait pas hasard dans la découverte prouverait qu'on est informé de l'existence du trésor et par suite que l'on a des indices sérieux sur la personne du propriétaire.

C. — L'acquisition du trésor

Trésor, bien caché qui a un propriétaire. C'est dire que l'occupation, qui est, par excellence, le mode d'acquisition des res nullius, et qui n'est rien d'autre, ne concerne pas le trésor. Et cependant de nombreux auteurs n'ont pas hésité à qualifier d'occupation le titre d'acquisition du trésor, établissant une similitude entre le fait que le propriétaire n'existe pas, et celui où, bien qu'existant, il ne peut prouver son droit de propriété. Mais, nous l'avons dit, l'absence de preuves ne signifie pas l'inexistence d'un droit. C'est pourquoi, aussi nettement que nous le ferons pour l'épave, nous écarterons l'occupation comme mode d'acquérir un bien qualifié trésor, bien que d'éminents juristes comme M. Capitant parlent d'une variété de l'occupation, au même titre que la chasse et la pêche.

M. Planiol a parlé de quasi-occupation parce que, dit-il, si personne ne peut plus prouver son droit de propriété sur un bien, celui-ci est *comme s'il était* sans maître, donc doit s'acquérir par un mode analogue. On ne range pas le trésor parmi les

biens sans maître, on l'assimile à eux, ce qui est déjà un progrès. Mais assimiler n'est pas définir la nature juridique, de même que l'assimilation à un mode d'acquisition ne précisera pas le véritable mécanisme de l'opération de cette acquisition. Il y a sans aucun doute analogie, mais il n'est pas suffisant de l'affirmer, il faut trouver un titre de propriété qui découlera de la vraie nature du trésor, bien qu'il a un propriétaire.

Certains auteurs ont cru pouvoir qualifier d'invention le mode d'acquisition que nous cherchons à préciser. Mais la découverte est en soi un fait matériel, non un acte juridique, et ce n'est pas trouver un titre de propriété que de rappeler en quelque sorte l'opération matérielle qui a permis l'extraction du trésor. L'invention permet l'acquisition; elle n'en est pas une partie, mais une cause. L'invention n'est pas une variété d'occupation, ni un mode d'acquérir spécial au trésor et à l'épave, mais elle procède de celui-ci, qui reste à définir, et donne à l'inventeur des droits précis.

Deux titres d'acquisition restent en présence : l'accession et l'acquisition par l'effet de la loi, — entendons par là l'application de l'article 2279, « en fait de meubles, possession vaut titre ». L'accession, croyons-nous, justifie l'attribution du trésor. Celui-ci, en effet, à la différence de l'épave, est caché en un lieu déterminé dont le choix peut avoir une certaine importance, même si ce lieu — ou plutôt ce contenant, car le trésor peut être enfermé dans un meuble, lequel n'est jamais un lieu — est mobile. Entre contenant et contenu existe un certain lien. Lors de la découverte, deux hypothèses sont à envisager : la première est celle où le propriétaire lui-même du terrain, ou de la chose ren-

fermant le trésor, a mis celui-ci à jour ; à notre avis, il en deviendra propriétaire par accession, accession d'un meuble à un autre meuble ou à un immeuble, ou encore d'un immeuble à un autre immeuble. L'autre hypothèse est celle où une personne aura découvert un trésor sur le terrain d'autrui, ou dans un bien quelconque appartenant à autrui ; le Droit français attribue alors par moitié le trésor à l'inventeur et au propriétaire. Ce dernier, pour la même raison que ci-dessus, deviendra encore propriétaire par accession ; quant à l'inventeur, nous croyons que c'est, non par suite d'un titre naturel d'acquisition, mais en vertu d'un bienfait de la loi, en quelque sorte le prix de la chance ; nous ne pensons pas que ce soit la récompense du travail effectué, car, puisque le trésor doit être découvert par l'effet du hasard, ce travail doit avoir été fait dans un autre but, but qui aura reçu d'autre part son salaire.

§ 3. — *Epaves et biens sans maître*

Nous avons réservé, en étudiant les *res nullius*, la question des biens vacants et sans maître. Cette expression, a eu, particulièrement dans l'Ancien Droit, un domaine fort étendu, englobant tous les objets sans propriétaire, parmi lesquels d'ailleurs on rangeait les trésors et les épaves. Nous ne parlerons ici que du sens moderne de biens vacants : une personne est morte ou absente, dont la succession n'a été acceptée par personne, ou ne comporte pas d'héritiers et de légataires.

Il s'agit donc de biens mobiliers ou immobiliers sur lesquels cesse le droit de propriété, sans qu'ils aient cependant fait l'objet d'un abandon. Donc, deux caractères essentiels distinguent ces biens ; ils constituent une universalité, qui peut être acceptée ou refusée comme telle, et sont sans propriétaire à la suite d'un événement indépendant de la volonté humaine. Universalité, quasi-abandon, double critérium des biens sans maître parmi les *res nullius*, de même que l'enfouissement et l'impossibilité de prouver le droit de propriété étaient le double critérium séparant épave et trésor.

On a nié l'existence de cette catégorie de biens, car disait-on, ils font immédiatement retour à la collectivité qui les recueille à titre de successeur irrégulier. A notre avis, il s'agit là d'une question de législation, mais non de nature juridique ; que ces biens soient ou non recueillis par l'Etat, ils ont le double caractère que nous avons déterminé plus haut, et à cet égard ils méritent une qualification particulière. Il faut remarquer d'ailleurs que la législation française, — et mainte autre législation, — en admet l'existence, puisqu'elle établit un régime différent pour les meubles et les immeubles ; l'article 768 établit que si deux cas peuvent se présenter pour les immeubles, l'absence d'héritiers et leur renonciation, l'Etat revendiquera toujours ces immeubles à titre de successeur irrégulier ; mais les meubles sont appropriables par le premier occupant, parce que l'Etat s'en désintéresse. Par suite, pendant un certain temps, les biens meubles seront sans propriétaire..

Il n'y a incontestablement pas abandon volontaire de propriété, mais néanmoins celle-ci s'éteint, et dès lors nous ne pensons pas que l'Etat puisse être

considéré comme héritier. Hérité et occupation, telles sont les deux solutions à envisager, et nous penchons pour la seconde. Le fait que l'Etat ou les communes s'attribuent automatiquement les immeubles vacants ne préjuge en rien la nature juridique de l'opération, et nous croyons qu'elle est identique dans les deux cas. Il y a quasi-abandon de la propriété par suite du décès ou de l'absence, et les biens devenant vacants, l'Etat s'attribue l'universalité des immeubles par l'occupation, celle-ci fonctionnant de la même manière pour les meubles vis-à-vis des particuliers. Il est même possible de concevoir pour les meubles une double occupation : les collectivités publiques s'attribuent l'universalité de la succession, et abandonnent en quelque sorte *lege* les meubles qui font l'objet d'une seconde occupation.

Aussi n'hésitons-nous pas à ranger tous les biens vacants et sans maître parmi les *res nullius*, bien qu'en ce qui concerne les immeubles le transfert de propriété soit en quelque sorte instantané. Proudhon et bien d'autres auteurs ont défini la déshérence : « l'ouverture du droit d'héritage en faveur de l'Etat, pour succéder à ceux qui meurent sans laisser d'héritiers, ou meurent *civilement*, ou dont la succession est abandonnée ». Les biens vacants, contrairement à cette opinion, seront rangés dans les biens sans propriétaire, à côté des biens abandonnés, et seront caractérisés par l'universalité et l'absence de volonté d'abandon.

Quant au critérium entre eux et les épaves, il est évidemment très simple, c'est celui qui sépare épaves et *res nullius*, avec cette différence en outre que les épaves ne constituent pas une universalité ; par contre, nous ne croyons pas que le caractère im-

mobilier de certains biens sans maître constitue un fossé entre les deux notions. A côté des épaves se trouveront les biens sans propriétaire, où l'on distinguera les *res communes*, les *res publicae*, les *res derelictae*, les biens vacants et sans maître, les *res nullius* comme n'ayant pas encore fait l'objet d'une appropriation.

SECTION III

CE QU'EST L' ÉPAVE

§ I. — *Tout bien perdu, mobilier ou immobilier*

A. — Le double problème :
la provenance et la nature immobilières

Il nous faut d'abord préciser les choses. Lorsqu'on dit : épave, tout bien (ou tout bien mobilier...) perdu, l'expression *tout bien* contient la nature actuelle de la chose, devenue épave, ou celle du bien tel qu'il se trouvait auparavant ; ce sera toute chose qui est actuellement mobilière ou non, ou qui provient d'un bien mobilier ou non. En un mot, la définition que nous avons donnée concernera ou bien un caractère présent ou bien l'origine de la chose.

Cette constatation, nous la ferons de nouveau lorsque nous parlerons d'épave du droit public et du droit privé, et nous entendrons par là la situation juridique actuelle d'un bien, qui autrefois relevait du domaine public par opposition à celle des choses qui appartenaient à un particulier. Tout d'abord il peut se trouver un meuble qualifié épave, et qui était autrefois classé parmi les immeubles : c'est l'épave d'origine immobilière. Mais un autre problème se pose. L'épave est souvent définie de la manière suivante, qui a le mérite de la simplicité : toute chose égarée par son propriétaire ; cependant

de nombreux auteurs ont tendance à restreindre aux seuls meubles la qualification d'épave ; d'après eux, la distinction entre biens mobiliers et immobiliers, telle qu'elle existe notamment en Droit Français, ne permettrait pas une telle généralisation, et les conséquences juridiques de cette classification rendraient impossible l'existence d'une épave immobilière : il s'agirait là d'un immeuble qui, devenu épave, a conservé son caractère immobilier.

B. — L'épave immobilière existe-t-elle ?

C'est donc un double problème que nous aurons à résoudre : savoir s'il peut exister des épaves, mobilières ou immobilières, mais ayant consisté toutes en immeubles avant leur perte. Pour cela, nous étudierons les différentes catégories d'immeubles. Supposons d'abord qu'une statue placée dans une niche, un tableau accroché dans un lieu spécialement destiné à le recevoir, ou l'un quelconque de ces biens appelés *immeubles par destination* disparaisse par suite d'un sinistre et soit ultérieurement découvert dans un autre endroit. Peut-on dire que l'on se trouvera en face d'une épave ? Sans aucun doute, nous dit le Code Civil, le fait que le bien immobilier ait quitté sa place, en un mot ait perdu sa destination, rend à celui-ci sa nature mobilière qu'il avait perdue en suivant le sort du bien auquel il était attaché. Il s'agit donc d'un bien qui, immeuble, a quitté sa place, et par suite de la perte qui a supprimé sa destination, est devenu un meuble.

Il en serait de même des animaux attachés à l'exploitation d'une ferme, des engrais ou des semences, du matériel aratoire, en un mot de tous les objets ou animaux dont la liste est aussi disparate

qu'étendue, et forme la catégorie des immeubles par destination. Peut-on parler ici d'épave immobilière ? Il s'agira sans aucun doute d'une épave immobilière *par l'origine* : elle est devenue meuble, non pas en raison de la perte, par la transformation en épave, mais simplement par le changement et la suppression de la destination qui, on le sait, replace ces objets en quelque sorte dans le droit commun, celui des meubles. Mais il est évident que la chose étant devenue meuble, l'épave par là même sera meuble.

Nous n'avons rien à dire en ce qui concerne les immeubles par déclaration du propriétaire, fantaisie du législateur à peu près sans emploi aujourd'hui. Quant aux immeubles par l'objet auquel ils s'appliquent, ils ne sont pas susceptibles de devenir épaves, non pas en tant qu'immeubles, mais parce qu'il s'agit de biens incorporels — nous verrons plus loin que ceux-ci, c'est-à-dire en fait les droits, ne peuvent devenir épaves, parce qu'ils ne sont pas susceptibles de dépossession.

Il rest donc à examiner une dernière catégorie d'immeubles, à vrai dire la plus importante, celle des immeubles *par nature*. On a prétendu que certaines catégories de biens ne peuvent devenir épaves, par leur nature même, parce qu'elles ne sont pas susceptibles de perte ; cela à notre avis, ne correspond pas à la distinction des biens en meubles et immeubles, car de même que certains meubles ne peuvent être égarés — il s'agira notamment des meubles corporels — des immeubles seront quelquefois perdus (nous admettons d'ailleurs que ce soit rare). Ainsi disparaît une objection importante. Les modes d'acquisition d'un immeuble, l'organisation législative, rendront peu fréquente la formation des

épaves ; en Droit français le régime hypothécaire, concernant la propriété bâtie et non bâtie, en un mot tous les immeubles par nature, ne permet guère la formation d'une épave immobilière.

Ici apparaît d'abord une question importante : on range habituellement, à tort ou à raison, parmi les immeubles par nature, les bâtiments. Quelques auteurs ont fait remarquer à juste titre que ceux-ci n'étaient immeubles par nature que pendant un certain temps. En effet les matériaux servant à la construction d'une maison sont meubles ; après la démolition du même bâtiment, les matériaux recueillis seront également meubles, s'ils ne servent pas à construire aussitôt une nouvelle maison : ceci est tellement vrai qu'en Droit Français la vente d'un immeuble, réalisée en vue de sa démolition, est considérée comme mobilière.

Ainsi les matériaux deviennent immeubles par leur agglomération, par la fixité qu'ils acquièrent, avant de redevenir meubles ; ils seraient donc, à en croire l'opinion générale, tour à tour meubles, immeubles par nature, puis meubles, et on explique ce fait par la perte de leur individualisation.

Nous pensons qu'il y a là une erreur : ce n'est pas par leur agglomération, c'est par leur fixation au sol qu'ils deviennent immeubles, mais non immeubles *par nature*. Le raisonnement était spécieux, et il nous semble beaucoup plus simple de dire, si l'on admet l'existence des immeubles par *destination* comme ceux que nous avons rencontrés plus haut, que les bâtiments d'une manière générale, comprenant également les cheminées, balcons, tuyaux, conduits, souterrains, digues, etc. sont eux aussi des immeubles *par destination*, en quelque sorte par accession à un immeuble par nature, celui seul qui ne change jamais de nature : le sol.

Que concluerons-nous des développements précédents ? Laissons d'abord de côté les immeubles par nature ; la théorie que nous venons d'exposer a permis de séparer deux sortes d'immeubles par nature : les bâtiments et le sol. Seul le sol sera considéré comme immeuble par nature ; quant aux bâtiments, ils iront rejoindre les autres immeubles, ceux qu'on appelle les immeubles par destination, dont nous parlerons maintenant.

Que décider au sujet de ces épaves, provenant de biens immobiliers autres que le sol ? Peut-on parler d'épaves immobilières, dira-t-on que ces épaves proviennent d'immeubles ? Pas de doute, il ne s'agit pas d'épaves immobilières, car nous l'avons dit, en même temps que cessait leur affectation leur qualité d'immeuble a disparu : ce sont de véritables meubles qui ont été perdus, et par suite il s'agit d'épaves mobilières. Sans doute est-il possible de dire que ce sont des épaves provenant d'immeubles ; mais la perte de l'objet ne se produit pas nécessairement au même moment que la transformation de l'immeuble en meuble, et par suite, il n'est pas forcément exact, et encore moins utile, de dire que ces épaves mobilières proviennent d'immeubles. Elles proviennent sans doute d'immeubles, mais ceux-ci, nous l'avons dit, ne conservent ce caractère immobilier que temporairement, pendant la durée de la destination.

Le sol, immeuble par nature peut-il être lui-même épave ? On pourrait, croyons-nous, trouver des exemples de cette proposition. Le cas ne serait pas seulement théorique d'une personne, propriétaire d'une île dans l'Océan, qui, s'absentant ensuite momentanément pour rejoindre un poste assez lointain, cherche en vain, à son retour, à retrouver sa position ; qu'un navigateur survienne, et de-

meure dans l'île pendant un certain temps, et prétendant ensuite en avoir la propriété puisque personne ne l'a occupée pendant ce délai, faudra-t-il dire qu'il s'agit d'une épave — épave qui, en raison de la nature de la chose, sera immobilière ? A notre avis, la qualification d'épave peut s'appliquer, et il s'agira là d'une épave de nature immobilière. On ne voit pas pourquoi dans une telle situation, cesserait d'appliquer la théorie générale de l'épave, du moment que les conditions en sont remplies. De même il se peut qu'une personne ayant trouvé dans une contrée désertique des gisements aurifères ou pétrolifères, ait commencé à effectuer une installation, ait fait ainsi acte de propriété, et, qu'après avoir momentanément quitté les lieux, soit incapable de retrouver la position exacte du gisement : ainsi naîtra encore, à notre avis, une épave de nature immobilière.

Donc nous croyons que tous les biens susceptibles de perte, quels qu'ils soient, peuvent devenir épaves ; d'une manière générale, ils constitueront des épaves immobilières. Au cours de notre étude, nous ne parlerons que des premières, dans un but de simplification, et nous laisserons de côté la possibilité d'épaves immobilières, sans pour cela en nier l'existence.

§ 2. — *La dépossession*

A. — Il s'agit de biens corporels

Le caractère essentiel de l'épave, c'est, à n'en pas douter, la dépossession. Celle-ci ne peut porter que sur un bien corporel, car on ne peut perdre qu'une chose susceptible d'appréhension, tandis que

les autres, qu'il s'agisse de meubles ou d'immeubles incorporels, ne pourront devenir épaves. Il ne s'agit pas là d'une distinction arbitraire, mais au contraire naturelle, rationnelle des choses, conforme aux principes du Droit : il est même inutile de préciser que l'épave est un bien corporel, car le mot *perdu*, inséré dans sa définition, suffira à le faire comprendre.

C'est donc avec raison que, dans le Code Civil français, l'article 2279 ne prévoit l'application qu'à des meubles corporels ou à des titres au porteur ; ces derniers en effet sont considérés comme valeur immatérielle, mais en quelque sorte incorporée dans le titre, le papier, qui entre dans la circulation. Il n'est fait exception, et pour d'autres raisons, que pour les meubles du domaine public, si l'on admet leur existence, — très discutée comme nous le verrons plus tard — lesquels sont considérés comme inaliénables et imprescriptibles ; par suite, s'ils sont perdus, ils deviendront épaves, mais feront retour définitivement à l'Administration.

Il est à remarquer d'ailleurs que la possession peut fort bien s'appliquer à des biens incorporels ; mais la perte n'aura lieu que pour des biens sur lesquels s'exerce une détention matérielle, appelée quelquefois *possession réelle*.

B. — La perte et l'égarement

Pour qualifier l'épave, on emploie fréquemment l'expression « perdu ou égaré ». On considère assez souvent, à tort ou à raison, l'égarement comme une perte temporaire, d'un caractère momentané ; tandis que la qualification de perte correspondrait à

une dépossession définitive, celle qui se produit lorsque le propriétaire n'exerce pas son droit de revendication, ou l'a laissé prescrire. Distinction subtile, qui semble correspondre, mais en apparence seulement, aux deux situations possibles, celle où l'objet retrouve son propriétaire et celle où il est attribué à un autre. C'est une mauvaise qualification; peut-être même une inexactitude fâcheuse dans la valeur des termes.

La perte, c'est, juridiquement parlant, la dépossession involontaire de la part du propriétaire, sans qu'il y ait eu fraude ni violence — ce qui deviendrait un vol. En conséquence, elle ne saurait préjuger le retour possible de la chose à son propriétaire, dans un délai plus ou moins long. Le terme *égaré* s'entend sans aucun doute dans un sens plus restreint, qu'il est d'ailleurs sans intérêt de préciser, et qui est compris dans celui de *perte*, suffisant à caractériser le fait de la dépossession. Par suite, dans un esprit de simplification, et sans vouloir parler nécessairement de dépossession définitive, nous pensons qu'il suffit d'employer le mot *perte* : épave, tout bien perdu.

C. — La perte volontaire ou involontaire

Il faut que la chose soit perdue. Devra-t-elle l'être volontairement, ou non ? Telle est la question à résoudre, question importante qui a été l'objet de tant de controverses, en raison de regrettables confusions de langage. La perte volontaire, ont dit de nombreux auteurs, principalement en Droit maritime où elle se produit fréquemment, correspond à l'abandon véritable de l'objet par son propriétaire.

Ce raisonnement n'est juste qu'en apparence ; en réalité il est spécieux, car rien ne permet de croire qu'en se séparant d'un objet, même volontairement, on fasse abandon de propriété. Raison-nons sur un cas très simple : un capitaine fait jeter des ancres, des filets, des pièces de bois à la mer, parce que le navire est trop lourdement chargé ; il abandonnera la possession de ces objets, mais sera-ce volontairement ou involontairement ?

Ce sera bien malgré lui, et cependant il fait acte de volonté en se débarrassant de ces objets ; il faut faire entrer ici la notion de force majeure : celle-ci implique la contrainte, la nécessité, en raison de circonstances obligeant la volonté à agir contre son gré. Ainsi en décide la quasi-unanimité des auteurs, parmi lesquels Aubry et Rau, qui, pour les épaves terrestres, citent l'exemple classique de l'inondation ; on peut y ajouter le naufrage, l'accident, pour ne donner que les cas les plus fréquents de force majeure. On peut donc considérer deux cas de perte ; celui où elle est involontaire, lorsque, par exemple, la personne ignore ce qu'elle a fait d'un objet, ou s'en est séparée sans s'en rendre compte ; là on peut appliquer une définition assez souvent donnée de l'épave : tout bien égaré par son propriétaire qui ignore la perte ; et celui où les circonstances obligent une personne à délaisser un objet, même sans esprit de retour, mais sans renoncer pour autant à son droit de propriété : et ce sera le cas du navire abandonné après naufrage ; si l'on ne peut raisonnablement escompter rentrer en possession d'un bien, il suffit de conserver l'espoir, semblât-il irréalisable.

Force majeure, négligence, voilà les deux hypothèses où un objet peut être considéré comme

perdu, et, en raison de la volonté de son propriétaire de garder des droits sur lui — ou tout au moins parce que l'on se trouve dans l'impossibilité de prouver l'abandon de propriété — prendra la qualification d'épave. Ces deux notions, d'après l'analyse que nous en avons donnée, peuvent aisément se ramener à une seule ; la force majeure consistant dans la sujétion de l'homme aux événements, dans l'impuissance de l'individu devant certains faits. marque l'abdication en quelque sorte forcée de la volonté humaine : c'est entraîné par les circonstances, donc involontairement que l'homme agit. Nous nous trouvons dès lors, dans les deux hypothèses, en présence d'une même forme d'abandon de la possession : toute chose perdue involontairement. La notion d'épave apparaît ainsi très claire, très simple et sa définition en sera allégée.

Cette précision nous permettra d'éviter une alternative : perte volontaire ou involontaire, et surtout une dissonance d'expresion : perte volontaire. Il ne s'agira pas de cela, mais d'une séparation que l'on peut qualifier de volontaire, ce qui est bien différent. Précisons encore : séparation volontaire, mais sans esprit de retour, à la différence du trésor, a-t-on dit, bien que nous ayons combattu plus haut cette manière de voir. La manière importe peu dont le propriétaire et l'objet sont séparés : qu'en l'absence du propriétaire l'objet soit égaré, emporté par erreur, ou bien que l'objet demeure et que le propriétaire s'en aille -- ce qui constitue une perte involontaire en raison de force majeure et c'est souvent le cas de l'épave maritime — la notion est *une* : la perte de l'objet.

§ 3. — *L'ignorance du propriétaire
est-elle nécessaire ?*

Une dernière question, d'ailleurs fort complexe, doit être examinée, en vue de préciser le critérium d'épave. Il s'agit de savoir si celle-ci doit être découverte sans propriétaire connu, ou si elle consiste dans tout objet trouvé. Et ceci a un intérêt pratique considérable, car fréquemment il est facile d'individualiser des objets ; certains auteurs leur nient alors la qualité d'épave, ce qui a notamment abouti à admettre l'existence seulement d'épaves mobilières.

Très souvent on trouve un porte-monnaie contenant le nom du propriétaire, ou des bestiaux égarés portant des marques d'identification. Mieux, nous arrivons à un cas réellement important, celui de l'épave maritime ou aérienne, c'est-à-dire d'un bâtiment dont la détérioration, plus ou moins importante, permet néanmoins de déterminer avec précision l'individualité. Il ne s'agira pas d'une chose dont le propriétaire, ignorant peut-être sa perte, est aisément identifiable ; c'est d'ailleurs dans ce but qu'a été organisée, par des lois spéciales nombreuses, la déclaration de la perte, afin d'augmenter les chances d'identification.

Faudra-t-il dire alors que l'épave est tout objet perdu dont on ignore le propriétaire, ou bien donner à cette qualification le sens extensif d'objet perdu ? La distinction est d'importance, et les auteurs sont loin d'être d'accord sur ce point. Remarquons au préalable que les épaves peuvent s'entendre aussi de choses volées ; c'est ainsi qu'une personne voulant se débarrasser d'un objet qu'elle a

dérobé, en le vendant à un marchand, il arrive fréquemment que celui-ci, pris de soupçon, retienne la chose afin de connaître l'identité du vendeur ; ce dernier, se voyant démasqué, laisse la chose demandée, mais se garde bien de revenir. Dès lors l'objet volé, qui a encore un propriétaire mais dont la déposition actuelle a cessé en quelque sorte d'avoir un caractère frauduleux, se trouve être une épave dont le marchand peut être considéré comme le dépositaire et en faveur duquel pourront jouer les lois relatives aux épaves.

Après Merlin, qui déclarait dans son Répertoire qu'une épave était tout bien sans propriétaire connu, et ajoutait d'ailleurs — ce qui semblait exclure toute hypothèse de réclamation du propriétaire — que « ce bien n'était revendiqué par personne », Proud'hon définit l'épave « toute chose mobilière égarée ou perdue dont on ne connaît pas le maître ». Plus récemment, l'éminent juriste, M. Capitaint a déclaré dans son Traité de Droit Civil que l'épave avait appartenu à un maître, mais qu'il est impossible de retrouver celui-ci ; avec cet auteur, c'est la thèse restrictive qui triomphe, et il semblerait même, d'après cette définition, que l'objet perdu et retrouvé ne serait pas une épave. Ceci dit, M. Capitaint estime que l'inventeur devient propriétaire par la loi, après avoir déclaré dans le chapitre consacré à la prescription que celle-ci a le même caractère légal. De sorte que, ainsi que nous l'avons dit plus haut, la prescription est bien le mode d'acquisition des épaves.

Une opinion opposée, soutenue par de nombreux auteurs, attribue la qualité d'épave à tout bien perdu ou égaré ; c'est ainsi que M. Linyer, l'auteur de l'un des rares ouvrages sur ce sujet, a défini fort justement l'épave comme tout bien égaré par son

propriétaire ; la seule restriction que nous ferons, c'est qu'il lui attribuait un caractère nécessairement mobilier. Mais nous pensons qu'il n'y a pas plus de raison pour dire que le propriétaire doit ignorer la perte que pour prétendre que l'épave doit avoir un propriétaire inconnu ; c'est pourquoi, tout autant que contre l'opinion de M. Capitant, nous nous élèverons contre la solution donnée par la Régie Française le 31 Juillet 1873 à propos de titres nominatifs : ceux-ci, disait-elle, ne pouvaient jamais constituer des épaves, car leur propriétaire est facilement identifiable.

SECTION IV

DÉFINITION ET CARACTÈRES DE L'ÉPAVE

§ 1. — *La notion d'épave*

Parmi les différentes définitions qui ont été données de l'épave, nous pouvons maintenant faire notre choix. Dans les pages précédentes, nous avons énuméré les principales définitions données tant par les textes que par les juristes les plus importants au cours de l'Histoire. Biens vacants et sans maître, parmi lesquels les épaves. Epave, tout meuble perdu ou égaré ; épave, tout bien mobilier égaré par un propriétaire inconnu ; ou encore, toute chose dont il est impossible de retrouver le propriétaire qui en ignore la perte.

Chacune de ces définitions, comporte à notre sens une part d'inexactitude, et, avant de donner les caractères de l'épave, nous avons dû la dégager des notions voisines. Nous sommes arrivés à cette conclusion que les épaves sont *tous les biens perdus*. Elles comprennent les immeubles aussi bien que les meubles, car ceux-ci ne sont pas seuls susceptibles de perte. Mais il faut qu'ils soient perdus, et il ne pourra donc s'agir que de biens corporels, qui auront été perdus ou égarés : tout cela est inclus dans l'expression « perdus » qui résume des caractères distincts. Ces biens ont un propriétaire, mais ils sont qualifiés tels, aussi bien lorsque celui-ci les revendiquera que dans le cas où il ne sera pas re-

trouvé ; dès lors, toute précision supplémentaire est inutile. Ils peuvent avoir été perdus par leur propriétaire, ou bien par celui qui les détenait à un titre quelconque, et c'est pourquoi nous avons jugé inutile de dire : perdus par leur propriétaire ; en effet un locataire, un dépositaire, un gagiste, un voleur même peut avoir été dépossédé de l'objet ; en fin de compte c'est le propriétaire dépossédé qui revendiquera, ou ces derniers en son nom, car lui seul conserve le droit de propriété.

Aussi, malgré la simplicité apparente de notre définition, croyons-nous qu'elle est exacte, car le seul terme « perte » suffit, après les considérations exposées, à faire qualifier l'objet d'épave. Notion sans doute extensive, mais exacte aussi, car en présence des différentes significations attachées au mot épave au cours de l'Histoire et dans les diverses législations, nous n'avons aucune raison de nous restreindre à l'une d'entre elles, son sens restrictif ne nous paraissant pas plus justifié que chacun des autres. C'est pourquoi, élargissant notre notion, nous arrivons à donner comme seul caractère de l'épave la dépossession involontaire. L'épave est tout bien perdu, et les caractères secondaires que l'on a dégagés sont compris dans cette expression.

Il nous reste maintenant à préciser si une épave, bien mobilier ou immobilier, peut avoir une nationalité, et par quel mode elle pourra être acquise par un tiers.

§ 2. — *Les épaves conservent-elles une nationalité?*

Parmi les biens susceptibles de devenir épaves, il en est qui ont une nationalité : c'est le cas notamment des navires et des aéronefs. Et l'on voit

immédiatement par ces exemples que la nationalité n'est pas essentiellement liée au Droit public, car il est des biens du Droit privé qui ont une nationalité, alors que ceux du Droit public n'en ont pas nécessairement. Aussi traiterons-nous cette question indépendamment du problème de savoir s'il peut exister des épaves du Droit Public.

A vrai dire, cette notion de nationalité du navire, à peu près unanimement admise, est discutable, et serait plus exactement définie droit de pavillon ; car ce n'est pas une nationalité identique à celle des personnes, mais seulement une quasi-nationalité (sur cette question, voir *Nationalité des navires*, Répertoire de La Pradelle et Niboyet).

Mais supposons qu'un navire, de nationalité française par exemple, soit abandonné et qu'on puisse lui appliquer la qualification d'épave maritime. Demeurera-t-il, bien qu'à l'état d'épave, de nationalité française ? Tel est le problème qui, à la vérité, ne semble pas avoir jusqu'à présent beaucoup préoccupé la Doctrine, mais dont l'importance n'est pas douteuse, aussi bien dans la pratique qu'au point de vue doctrinal.

Si, d'une manière générale, les meubles n'ont pas de nationalité, c'est en raison tant de leur peu d'importance que de leur extrême mobilité, celle-ci rendant impossible l'attribution à de tels biens d'une nationalité. Au contraire, navires et aéronefs, biens d'une nature juridique particulière, caractérisés, bien que meubles, par une fixité relative autant que par leur valeur quelquefois très grande, peuvent se voir attribuer une nationalité que permettra notamment leur facile individualisation ; ici un point doit être réfuté, c'est l'opinion soutenue par quelques auteurs, qui prétendent que la nationalité aurait moins de raison d'être, lorsqu'il s'agit d'une

épave, en raison de la diminution énorme de la valeur du navire, et souvent de la difficulté de l'individualiser.

Ces navires et aéronefs peuvent être de deux sortes, car ils appartiendront au Droit public ou au Droit privé ; nous reviendrons plus tard sur cette classification, qui va simplement nous permettre de raisonner tour à tour sur deux exemples-types, le navire de commerce et le navire de guerre, et de dégager la nature de la nationalité, élément de la vieille discussion de « territorialité » et d' « extraterritorialité ».

A propos de la situation juridique du navire de commerce, nous n'irons pas jusqu'à dire avec M. de Martens (affaire du *Costa-Rica Packet*) qu'en haute mer, même les navires marchands constituent des parties détachées du territoire de l'Etat dont ils portent le pavillon. Nous pourrions seulement admettre la phrase qui, dans le rapport de l'arbitre, était consécutive « ...en conséquence, ne sont justiciables des faits commis en haute mer qu'aux autorités nationales respectives ». Cette phrase se rattacherait mieux à l'opinion donnée par lord Finlay, opinion dissidente dans l'affaire du *Lotus*. « ... un bateau est bien meuble, ce n'est pas un lieu... la compétence pour connaître les crimes... en haute mer n'est pas de nature territoriale, mais dépend de la législation qui, par commodité et consentement général, s'applique à cette chose spéciale que sont les navires ».

Dès le moment où le navire devient épave, il cesse d'être habité, ou tout au moins, par suite de l'abandon de l'équipage, le pouvoir de police, d'autorité, cesse sur le bâtiment. Il n'est pas alors nécessaire de prétendre que, l'abandon complet et sans retour de l'équipage ayant eu lieu, il se produit non

un état de choses transitoire, mais une véritable transformation de la nature juridique du bâtiment. Il suffit, à notre avis, de dire que lorsqu'il s'agissait d'une unité constituée sous l'autorité d'un chef, il était souhaitable, voire nécessaire, d'attribuer au navire une nationalité, afin qu'une loi unique régie tous ceux qui sont réunis sur le bâtiment ; mais que, lorsqu'il ne reste plus aucun être vivant, ou s'il est seulement demeuré des passagers, lesquels n'ont les uns sur les autres aucun pouvoir particulier d'autorité, la nationalité cesse d'avoir une importance déterminante, et qu'il est préférable que le navire, qui a cessé d'être considéré comme tel et par suite doit retomber sous le régime du droit commun, devienne un bien meuble ordinaire.

C'est notamment l'opinion de M. Ripert, qui s'est nettement prononcé pour la perte de nationalité de l'épave, malgré l'avis de certains auteurs affirmant que la nationalité d'un navire est imprimée définitivement dans ses éléments, donc dans ses débris. Mais nous ne pourrions suivre totalement le raisonnement de l'éminent juriste qui, nous le verrons plus tard, considère qu'il y a seulement épave lorsque le navire, après abandon de l'équipage, est devenu innavigable, en un mot est réduit à des débris qui ne pourront plus naviguer par leurs propres moyens, sans subir une transformation profonde ; il est, en effet, parfaitement logique dans ce cas de considérer comme sans nationalité une telle épave, qui s'apparente plus à des objets jetés à la mer qu'à un navire, et il ne fait aucun doute que, dans cette hypothèse d'épave innavigable, la nationalité ait pris fin.

Nous croyons plutôt que, dans le cas où le navire est abandonné, navigable ou non, c'est l'inutilité de la nationalité qui entraîne sa disparition,

ce qui n'empêchera pas le navire, après réparations éventuelles, de reprendre une nationalité. Il est d'autre part possible de simplifier les choses dans le cas du sauvetage, en admettant l'absence de nationalité de l'épave, car la loi applicable sera sans contestation possible celle du navire sauveteur ou du lieu de sauvetage, suivant les circonstances, mais jamais celle de l'épave sauvetée.

Pourra-t-on affirmer qu'il en sera de même si l'on a affaire non plus à un navire de commerce, mais à un navire de guerre ? Dans les cas où l'on peut admettre l'existence d'une épave, constituée autrefois par un navire de guerre, nous croyons pouvoir donner une solution identique : car la nationalité d'un bâtiment de guerre perd sa raison d'être, lorsque cesse sa fonction militaire et diplomatique. Ce que nous avons dit des navires, nous croyons pouvoir le répéter à propos des aéronefs et de tous autres meubles susceptibles d'avoir une nationalité. A notre avis, l'épave est toujours une chose sans nationalité : ce qui ne veut pas dire que, lorsqu'elle aura été retrouvée par son propriétaire ou bien définitivement attribuée à l'inventeur ou à toute autre personne, elle ne soit pas de nouveau susceptible d'avoir une nationalité, celle-ci étant l'un des attributs de la nature juridique de certains biens, parmi lesquels nous avons retenu les navires.

§ 3. — *La prescription, mode d'acquisition des épaves*

Quel sera, parmi les modes d'acquérir la propriété, celui qui concerne l'épave ? Diverses théories ont été émises, et tour à tour auteurs et législateurs ont considéré l'épave comme susceptible d'oc-

cupation, d'invention, de prescription, voire même d'accession à propos des animaux sauvages, lesquels ne sont d'ailleurs pas classés parmi les épaves.

Aubry et Rau, dans leur Cours de Droit civil français, étendent le domaine d'occupation à certaines épaves ; ils la définissent le moyen d'acquérir une chose par l'appréhension, avec l'intention de se l'approprier, mais ils omettent de dire qu'il doit nécessairement s'agir d'un bien actuellement sans maître. Il y a là une confusion, car l'occupation est considérée précisément comme le mode originaire d'acquisition, dont le caractère essentiel consiste dans l'absence d'ayant cause. Il n'est pas douteux que l'occupation d'une épave, c'est-à-dire le fait de s'en attribuer immédiatement la propriété, pourrait en droit strict être considérée comme un vol, car l'objet est soustrait à la revendication du propriétaire ; en réalité la Jurisprudence française n'admet pas cette théorie, car il entre en jeu dans la vieille conception que « s'approprier une chose perdue n'est pas un vol » ; aussi considère-t-on que seule la soustraction frauduleuse à la publicité constitue un vol, et ceci est conforme à la théorie juridique du vol en Droit français.

M. Planiol combat cette thèse de l'occupation, et réservant celle-ci aux *res nullius* et aux *res derelictae* — auxquelles il ajoute, à tort, le trésor — la considère comme le mode originaire d'acquérir. Cependant, comme il est impossible de savoir si l'épave a un propriétaire, M. Planiol, après avoir dénoncé la confusion de termes qui attribue la propriété de l'épave par occupation, estime, à tort à notre avis, que la chose est comme si elle était sans maître du moment qu'elle n'est pas réclamée, et qu'il y a par conséquent un mode d'acquérir voisin de l'occupation. Cette quasi-occupation aboutirait à

un transfert immédiat de la propriété, alors que lorsqu'on attribue la chose à l'inventeur, ce n'est qu'à titre précaire, puisqu'il se peut que la propriété ne soit pas consolidée et que l'ancien propriétaire revendique. Nous ne voyons donc pas l'intérêt qu'il y a à parler d'une quasi-occupation, celle-ci aboutissant aux mêmes effets que l'occupation, tandis que l'origine en est bien différente.

M. Capitant, dans son traité de Droit Civil, considère qu'il y a prescription, et M. Niboyet se range à son avis dans son remarquable ouvrage sur *Les Conflits de lois relatifs aux meubles corporels* ; c'est une véritable prescription, dont le délai seul peut varier suivant les législations. A notre avis, c'est la seule opinion soutenable, car elle explique que l'acquisition de la propriété n'a lieu que lorsque le délai de revendication est expiré.

Sans doute, par suite de l'effet rétroactif de la prescription, le droit de propriété remontera au jour du commencement de celle-ci, si elle a lieu de jouer. Par conséquent, la prise de possession, qui a bien souvent lieu en même temps que la découverte, est le point de départ de la propriété de l'inventeur, mais tant que le délai n'est pas expiré le droit de propriété reste en suspens, et la qualification d'épave continue à s'appliquer, comme nous le verrons dans le paragraphe suivant.

Il s'agira d'une prescription acquisitive, jamais extinctive, car le droit de propriété n'en se perd pas par le non-usage. Cependant, comme on a intérêt à ce que les biens ne soient pas indéfiniment inutilisés, le non-usage a une limite qui est la prescription acquisitive d'un tiers ; l'objet perdu en effet, n'étant plus en possession du propriétaire, et une autre personne n'ayant pas le droit de s'en servir, on peut seulement le posséder un certain temps, au bout du-

quel l'épave changera de propriétaire ; car on considère que s'il ne l'a pas revendiquée, et même s'il n'a pas fait quelques efforts pour rechercher l'objet qui lui appartenait, c'est qu'il s'en désintéressait, et dès lors, il ne mérite plus la protection de la loi. Donc, là où l'occupation n'était pas justifiée, car il y a un propriétaire qui ne sait pas toujours où l'objet se trouve, et qui a même raisonnablement le droit d'ignorer la perte pendant un certain temps, la prescription trouve sa place naturellement, car on ne doit pas oublier que la propriété est la base de notre Droit et que pour y porter atteinte, il faut des conditions et des délais minutieusement réglementés.

Seule la prescription, mode d'acquérir la propriété au bout d'un certain temps, répond à la question, car il est infiniment vraisemblable qu'au bout du délai fixé, l'objet perdu a cessé d'intéresser le propriétaire, mais par contre est vivement désiré par l'inventeur, ou fera utilement retour à la collectivité. Aussi sommes-nous d'accord avec les auteurs modernes, de plus en plus nombreux, qui, se rendant compte que les biens ayant un propriétaire ne peuvent s'acquérir que par la prescription acquisitive, ont appliqué ce mode d'acquisition à ceux qui sont momentanément des épaves.

SECTION V

DANS QUEL DÉLAI UN BIEN EST-IL ÉPAVE ?

§ 1. — *Naissance de l'état d'épave*

Une chose est perdue par son propriétaire, et possède tous les caractères qui font d'elle une épave. A partir de quel moment cette qualification juridique d'épave pourra-t-elle lui être appliquée ? Telle est la première question que nous nous poserons.

Le caractère essentiel de l'épave, c'est la dépossession. Dès lors que celle-ci est accomplie, la notion d'épave intervient, c'est bien la perte de l'objet qui servira de point de départ à notre qualification. Prenons quelques exemples. Un portefeuille est perdu par une personne dans un lieu public où il est ensuite trouvé par un gardien ; celui-ci a en face de lui une épave, un bien devenu tel depuis que, par mégarde, son propriétaire s'en est séparé. Autre exemple, un navire a fait naufrage, l'équipage l'a quitté le laissant à son sort ; l'abandon du navire, nous le verrons plus loin, obéit à des règles précises, et fixera en particulier le moment à partir duquel le navire cesse en quelque sorte d'être tel ; tant que l'équipage est resté en vue du navire, l'abandon n'est pas consommé, on ne peut pas encore parler de perte ; mais dès l'instant où les derniers membres de l'équipage ont disparu à l'horizon, alors les sauveteurs trouveront un bien qualifié épave, parce que

sa perte est certaine. Supposons enfin qu'un avion tombe au sol, et que dans la catastrophe les occupants périssent. Pas de doute, l'un d'entre eux ou quelques-uns étaient le mandataire du propriétaire de l'aéronef, à un titre quelconque ; la chute a déterminé, en même temps que la mort des mandataires, la séparation *juridique* entre le propriétaire et l'appareil à ce moment ce dernier est devenu une épave.

Dépossession, épave. Ces deux termes sont trop étroitement liés pour que leur point de départ ne soit pas identique. C'est en vain que certains auteurs ont prétendu que la qualification ne s'appliquait au bien qu'après l'invention de celui-ci. L'épave ont-ils dit, est tout bien dont le propriétaire est inconnu ; or, pour savoir s'il est inconnu, il faut se placer non au moment de la perte, ce qui est d'ailleurs impossible, car les conditions de celle-ci sont en général mal définies, mais de la découverte. Le raisonnement est spécieux ; il est inexact. Il n'est pas conforme à la notion d'épave que nous avons dégagée, et nous ne sommes pas d'accord avec ceux qui déclarent que, tant que le bien n'a pas été découvert, la dépossession n'a lieu au profit de personne, donc que la propriété et la possession sont encore réunies sur la tête d'une même personne ; c'est seulement lorsqu'un tiers s'emparerait de la chose qu'il se produirait un changement, car alors tant que le propriétaire ne se serait pas fait connaître, il s'agirait d'une épave.

Nous pensons au contraire que la qualification d'épave s'applique à tout bien sur lequel le propriétaire n'a gardé que *l'animus* alors qu'il a été involontairement dépossédé.

Les conditions juridiques de la perte font d'un bien une épave, à partir du moment où elle est ac-

complie. Quelle que soit l'hypothèse envisagée, qu'il s'agisse d'un portefeuille ou d'un avion, d'un objet trouvé dans un lieu public ou sur un terrain privé, ou bien encore d'un navire en haute mer, il y a épave dès que la perte s'est produite, la séparation de l'*animus* et du *corpus* étant accomplie.

§ 2. — *Quand cesse la qualification d'épave*

Une seconde question est le corollaire de la première. Jusqu'à quand un bien, qualifié d'épave, conservera-t-il cette appellation ? Tel est le problème que nous essaierons de résoudre. Plus délicat que le premier, il doit cependant obéir aux mêmes règles, à l'aide de solutions identiques.

Momentanément séparée de son propriétaire, l'épave ne peut rester indéfiniment dans cette situation où le bien a une condition incertaine, mal définie, et pleine d'inconvénients, au point de vue tant économique que juridique. Au bout d'un certain laps de temps, le bien, s'il n'est pas revendiqué par son propriétaire, devra être attribué à quelqu'un — l'inventeur ou une autre personne. Dès lors deux hypothèses interviendront : le propriétaire reprend son bien, ou il le perd définitivement. Comme on ne peut rester indéfiniment dans l'attente, un délai est octroyé pour fixer la situation du bien. Avant l'expiration de ce délai, le propriétaire peut rentrer en possession de son bien, ensuite il perdra tout droit sur lui. Telle est l'alternative, dans laquelle la question du délai est capitale, et fera d'ailleurs l'objet de précisions ultérieures.

Supposons donc que le propriétaire se trouve dans les conditions légales pour reprendre le bien, a-t-il affaire à une épave ? Bien certainement. La

propriété est demeurée sur la même tête, seule la possession a été momentanément interrompue ; sans profit pour personne d'abord, puis entre les mains d'un tiers après la découverte. Mais on ne pourrait tirer de là l'idée que la découverte permettant à une personne de posséder l'objet, celui-ci cesse d'être épave dès ce moment. Il n'est pas vrai qu'un bien cesse d'être épave lorsqu'il est trouvé car la dépossession du propriétaire continue, sans changement par rapport à lui, et cela seul compte. La notion d'épave est inséparable, avons-nous dit, de la dépossession, et le bien, dans l'hypothèse où le propriétaire sera en mesure de le recouvrer, sera réputé épave depuis le moment de sa perte jusqu'à la rentrée en possession du propriétaire.

Mais quand celui-ci sera-t-il dans les conditions requises pour reprendre son bien ? En supposant qu'il en retrouve la trace, quand pourra-t-il obtenir de l'inventeur ou de toute autre personne que le bien lui soit rendu ? C'est la prescription, disions-nous plus haut, qui permet l'acquisition de la propriété d'une épave, celle-ci cessant d'appartenir à son propriétaire pour passer à un autre lorsque celui-ci sera capable de prescrire. Ces conditions de la prescription, variables avec les législations, ont été minutieusement réglementées par le Code Civil français. Un grand nombre de textes particuliers ont été édictés pour certaines circonstances déterminées : objets perdus dans certains lieux publics, épaves maritimes de peu d'importance, etc. De ces textes, nous ne parlerons pas, car il s'agit là d'une réglementation étrangère à notre idée de synthèse et qui a pour seul but de faire varier les délais de la revendication et de l'attribution de la propriété.

Mais l'article 2279, paragraphe 2, nous retiendra plus longtemps, car il servira de base à la ques-

tion de propriété de l'épave. Le droit de propriété, on le sait, est perpétuel ; il ne peut être mis en échec dans le cas de non-usage, que par la prescription d'une autre personne, prescription acquisitive, jamais extinctive. Seule la prescription acquisitive fera obstacle aux droits du propriétaire dépossédé, et c'est dans la seule hypothèse où une personne peut prescrire, qu'un bien changera de propriétaire. Nous dirons donc, pour revenir au problème posé : *tout bien perdu est réputé épave à partir du moment de la perte jusqu'à la remise en possession du propriétaire*. Dans le seul cas où la propriété est transférée par l'effet de la prescription, c'est au jour du transfert, fixant d'une manière définitive les droits du nouveau propriétaire, que le bien perd sa qualification d'épave.

Le second membre de la phrase reste à développer, et il nous faut aussi fixer les délais de cette prescription. Prescription de l'inventeur — qui est en réalité un détenteur et dont le point de départ sera variable. La prescription rétroagit de telle sorte, on le sait, que la possession prolongée rend propriétaire, et cela depuis le commencement de la possession. Et cependant, pendant tout le temps que dure celle-ci, l'objet est encore considéré comme ayant un propriétaire, et reste épave, jusqu'à l'expiration du délai. En effet, sur le même objet, il existe d'une part une personne qui possède l'*animus*, mais non le *corpus* — c'est le propriétaire — et une autre personne qui a le *corpus*, mais non l'*animus*, car elle sait n'être pas propriétaire. C'est cette séparation, comme nous l'avions envisagé dans notre § 1^{er}, de l'*animus* et du *corpus*, qui maintient au bien sa qualification d'épave. A ce moment, en la personne du possesseur, un nouveau propriétaire existe, et le droit de propriété de l'ancien disparaît : en même

temps l'objet cesse d'être épave, sa situation juridique nouvelle est celle de tout bien sur lequel le propriétaire exerce normalement ses droits. Ainsi donc intervient une notion générale : un objet cesse d'être qualifié épave à partir du moment où une même personne aura sur lui la propriété et la possession, ou tout au moins lorsque la séparation de ces deux notions ne sera plus involontaire.

§ 3. — *La dépossession dépasse le délai
de revendication*

Il nous reste maintenant à déterminer le délai qui aboutit au changement du propriétaire. Il s'agit d'une question très simple, et cependant on a bien souvent compliqué les choses : on a invoqué la prescription acquisitive, et on a opposé à celle-ci l'alinéa 2 de l'article 2279. En réalité, ces deux notions sont parfaitement conciliables, et concernent l'une et l'autre les objets perdus.

A. — Le délai de prescription

Mais une distinction essentielle doit être faite suivant le nouveau possesseur : est-ce l'inventeur, ou bien un ayant cause, direct ou indirect de celui-ci ? Le problème change d'aspect, car la bonne foi existera ou n'existera pas. Le cas général ce sera la revendication — mieux, le temps nécessaire à la revendication — du propriétaire contre l'inventeur lui-même. Or celui qui trouve un objet sait manifestement que cet objet ne lui appartient pas, qu'il n'en est que le détenteur, et qu'il est exposé à la revendication du propriétaire. Dès lors, possession

sans juste titre, impossibilité d'arguer de la bonne foi, et nous avons affaire à la prescription trentenaire ; c'est à tort que certains auteurs ont soutenu que l'inventeur est de bonne foi parce qu'il a fait toute la publicité nécessaire, et a été mis en possession légalement. C'est seulement une détention à titre précaire, car la bonne foi exige quelque chose de plus : la certitude d'être valablement propriétaire, ce que l'inventeur ne possède jamais ; la mauvaise foi, juridiquement, ne signifie pas nécessairement malhonnêteté, elle consiste seulement dans le fait de savoir que l'on n'est pas propriétaire ; ainsi se trouve placé l'inventeur qui, remplissant les formalités de déclaration exigées de lui, est cependant considéré comme de mauvaise foi parce qu'il ne pourra pas arguer de son ignorance du fait que l'objet était perdu.

En Droit français d'ailleurs, la déclaration ou la non-déclaration des objets trouvés n'influe pas sur le délai de prescription opposable par l'inventeur. En effet, si l'inventeur est toujours considéré comme de mauvaise foi, à *fortiori* le sera-t-il s'il omet de faire une déclaration ; mais c'est en vain que l'on refuserait à l'inventeur le droit à la propriété après l'accomplissement de la prescription, en invoquant le défaut de déclaration. Celle-ci est une formalité d'ordre public, de police administrative, elle ne peut trancher une question aussi importante que celle de la propriété, aussi nous semble-t-il certain que l'absence de déclaration n'entraîne que des sanctions disciplinaires, non une nullité de prescription. Un point plus délicat est celui qui a été tranché par le Tribunal Civil de la Seine, dans un jugement rendu le 13 Juin 1921 ; un objet perdu et vendu aux enchères publiques par les soins de l'Administration n'est revendicable, dit-il, par son

propriétaire, que dans le délai de trois ans à compter du jour de la perte, et à charge de rembourser à l'adjudicataire le prix de son acquisition ; c'était reconnaître que l'adjudicataire dans de telles conditions est considéré comme un acquéreur de bonne foi, puisqu'il y a application du délai préfix, et protégé comme tel contre la revendication du propriétaire qui n'a plus comme seul recours qu'une action dans ce délai (Gaz. Pal. 1922-1-81). Le point était délicat, disions-nous, car l'objet acheté dans une vente publique fait considérer l'acheteur comme de bonne foi, mais d'autre part celui-ci savait par l'aspect même de la vente qu'il s'agissait d'objets perdus.

Trente années s'écouleront donc, à partir du jour de la découverte, pendant lesquelles le droit de propriété n'est pas encore conféré à l'inventeur menacé par la revendication du propriétaire dépossédé. A notre avis, aucune difficulté dans ce cas ; du reste il existe, en quelque sorte superposé, un délai de trois ans pendant lequel, à partir de la dépossession, le propriétaire peut revendiquer contre tout détenteur ; ce délai nous importe peu, en raison de la longueur de celui de la prescription acquisitive.

Changeons de problème : nous avons affaire non plus à l'inventeur, mais à l'un de ses ayants cause à un titre quelconque. Deux hypothèses se présenteront : il s'agira d'une personne de bonne foi, c'est-à-dire qui aura traité avec l'inventeur ou l'un de ses ayants cause, sans savoir qu'il s'agissait d'un objet perdu. Ou bien, second cas, c'est une personne qui connaît les circonstances dans lesquelles la chose a été découverte, et nous revenons à l'hypothèse précédemment étudiée : il s'agira en effet de la prescription trentenaire, et celle-ci a encore pour point de départ le jour de la découverte :

l'ayant cause continue simplement la prescription déjà commencée, en sorte que lui aussi s'expose à être dépossédé par le véritable propriétaire, tant que le délai trentenaire ne sera pas écoulé.

B. — Le délai préfix

Reprenons le cas précédemment énoncé, d'une grande importance : le propriétaire revendique son bien entre les mains d'une personne de bonne foi qui a cru traiter avec le véritable propriétaire. On devrait alors appliquer la vieille règle ; en fait de meubles, possession vaut titre ; mais alors reparaît le délai de trois ans prévu par l'article 2279, alinéa 2, qui plus haut se superposait en quelque sorte à la prescription, mais ici prend toute sa signification. Il s'agit de l'action en revendication, qui s'applique pendant les trois années à dater de la perte ; des discussions fort intéressantes ont eu lieu entre les civilistes pour préciser la véritable nature de ce délai. Nous les résumerons d'un mot, en faisant observer au préalable que la doctrine moderne, dans sa très grande majorité, lui attribue la nature de délai-préfix : celui-ci courra donc contre tout détenteur, sans qu'il y ait lieu à suspension ni interruption, à bonne foi ou mauvaise foi de sa part. Pratiquement, nous l'avons dit, le seul possesseur de bonne foi sera atteint par le délai préfix, en l'absence de toute prescription acquisitive ; il faut bien remarquer, ce que n'avaient pas fait les auteurs négateurs de la nature du délai préfix, que celui-ci est indépendant de la prescription, aussi bien par le calcul du délai que par ceux auxquels il s'applique. Dès lors, on ne peut parler d'une prescription qui serait tantôt de 30 ans, prescription de droit com-

mun ; tantôt de 3 ans, pour les objets perdus ou volés; tantôt réduite à zéro, dans le cas des meubles ordinaires; une prescription sans délai, instantanée, ne se conçoit pas, car sa nature même suppose un délai. Prescription ou absence de prescription, suivant que l'acquisition demande 30 ans ou est immédiate; d'autre part revendication pendant trois ans, exercée par le propriétaire.

Bien entendu, nous ne parlons ici que du Droit commun français car, nous avons seulement pour but de dégager une théorie générale, et nous laissons de côté les différentes législations spéciales.

SECONDE PARTIE

LES DIFFÉRENTES ÉPAVES

SECTION I

LES DIVERSES CLASSIFICATIONS

§ 1. — *Suivant le lieu de la découverte*

A. — La distinction classique : mer, terre, fleuves, air

Une triple classification a traditionnellement séparé les épaves terrestres, maritimes et fluviales. Cette distinction tripartite est classique, on la trouve dans tous les ouvrages relatifs aux épaves. On peut même dire qu'elle avait historiquement une importance insoupçonnée ; car il serait vain de chercher dans l'Ancien Droit un lien entre les choses perdues — auxquelles on ajoutait volontiers les animaux sauvages et même les choses abandonnées — et les naufrages maritimes, associés aux produits de la pêche et aux cadavres.

C'est donc primitivement à deux institutions totalement différentes, nous l'avons déjà dit, que l'on a affaire, car seuls quelques auteurs ont perçu l'identité de nature existant entre elles. Ainsi a-t-on abouti à des règles variables pour l'attribution de la propriété, règles qui ont d'ailleurs subsisté en partie jusqu'à ce jour. Les seigneurs s'attribuèrent

d'abord toutes les épaves, puis le Roi confisqua à son profit le droit d'épave sur les côtes et les grands cours d'eau (ordonnances de 1669 et 1681). Très tôt en effet les épaves fluviales avaient cessé d'être assimilées aux épaves terrestres, et la distinction tripartite était née.

Avec la disparition de la féodalité, le droit sur les épaves terrestres fut attribué aux particuliers, sauf règlements spéciaux. Si les différences profondes qui existent entre les trois sortes d'épaves proviennent de l'absence d'unification dans les textes, elles ont à leur tour contribué à maintenir le cloisonnement entre différents aspects de la notion ; le Droit a été paralysé par les règles trop divergentes applicables à l'épave, suivant le lieu de leur découverte, de sorte qu'à l'heure actuelle aucun changement notable n'a été réalisé ; en France l'Etat devient propriétaire des épaves maritimes, seul le sauveteur prélève le tiers des sommes produites et a le droit de conserver les objets de peu d'importance, comme les ancres et les vêtements des naufragés. Sans exception, et pour la totalité, les épaves fluviales font aussi retour à l'Etat, sauf bien entendu le droit de revendication du propriétaire dépossédé, ce droit étant d'ailleurs limité à un délai d'un mois. Quant aux épaves terrestres, ce sont les particuliers qui peuvent en devenir propriétaires, sauf dans certains cas.

Telle est la traditionnelle distinction tripartite, à laquelle est venue s'ajouter logiquement celle des épaves aériennes. Mais rappelons que cette classification est basée sur le lieu de la découverte, nous n'envisagerons donc pour le moment que la seule hypothèse où un aéronef est trouvé dans l'atmosphère : par exemple, le dirigeable désarmé, trouvé sans personne à bord et pris en remorque par un

aéronef. Nous restons bien ainsi dans le cadre de la classification historique, en y ajoutant un élément, l'air, où personne ne pouvait prévoir qu'il se trouverait un jour des épaves. La classification quadripartite joue, selon qu'un bien est trouvé sur la terre, la mer, dans un fleuve, ou bien dans l'élément aérien, — en écartant l'hypothèse de l'épave aérienne trouvée au sol ou dans la mer.

Ainsi établie, cette classification nous servira à étudier les conditions propres à établir la qualification d'épave, conditions qui se rapportent, bien qu'obéissant à des règles communes, à des biens de nature différente. Nous pouvons donc, dans un chapitre suivant, conserver le cadre préétabli, par esprit de commodité, mais non pour perpétuer une division qui ne doit pas subsister.

B. — Epaves trouvées sur un territoire objet ou non de souveraineté

La classification suivant le lieu de la découverte nous amène à une autre hypothèse ; celle où l'objet est trouvé dans un lieu sur lequel aucun droit de souveraineté n'est exercé. Hypothèse de plus en plus rare dans le domaine terrestre, car peu de territoires subsistent qu'un pays n'ait pas encore revendiqués ; les considérations stratégiques en effet, quand les avantages économiques ou ethniques ne semblent pas probants, ont abouti à l'annexion pour des raisons de prestige ou de politique, de points du globe considérés comme désertiques. Mieux même, des conflits sanglants ont eu lieu lors de la prise de possession de ces lieux, et récemment encore, des arbitrages internationaux ont pu mettre fin à quelques-uns de ces conflits. Néanmoins il sub-

siste encore — et avant le xx^e siècle, il en existait bien d'autres — de ces *no man's lands*, terres qui n'appartiennent à aucun Etat.

Cette hypothèse se retrouvera dans la haute mer, et dans le domaine aérien qui n'appartient pas au pays sous-jacent. Dès lors, on comprend qu'en l'absence de tout pouvoir international muni de sanctions, la découverte d'une épave se présente d'une manière bien différente de celle faite sur un territoire, objet de souveraineté. Haute mer, espace libre aérien, territoires sans maître d'une part, territoires nationaux et zones de mer sujettes à souveraineté d'autre part, voilà les deux domaines où une épave peut être trouvée. Sans doute, cette distinction est-elle atténuée par le fait qu'il existe de nos jours, incontestablement, et que se renforcera sans doute une communauté internationale, née des progrès du Droit des gens, aussi bien dans les rapports entre nations que dans les règles applicables aux individus de nationalité différente.

Il s'agit là de problèmes que nous ne pouvons aborder, car ils feraient eux-mêmes l'objet d'un ouvrage d'un intérêt considérable, se bornant à l'étude de l'épave dans le Droit international privé. On peut d'un mot indiquer la solution du problème que nous avons soulevé ; l'épave est un bien qui, à notre sens, en l'absence de nationalité, et souvent de propriétaire connu, suit la loi applicable à l'inventeur. C'est pourquoi nous avons signalé cette classification entre les biens trouvés dans un lieu soumis à une souveraineté, et ceux sur un territoire, terrestre ou maritime, sans propriétaire. Car si, en l'absence d'une codification générale du Droit international privé, il peut y avoir, suivant les législations, application de la loi personnelle, ou de celle du lieu, ou encore de toute autre loi, il n'y a quant

à nous aucun doute sur celle concernant les biens trouvés dans la haute mer ou sur un territoire inoccupé : la loi applicable est celle de l'inventeur, qui s'appellera généralement, sur la mer, le sauveteur.

C'est en vain que l'on prétendrait qu'un bien perdu sur un territoire sans maître n'appartient plus à personne, et peut être pris par le premier occupant. Celui qui circule hors du territoire national, conserve sa nationalité et reste soumis aux lois de son pays, tant que celles-ci ne font pas échec au système législatif du lieu où il se trouve. Or, comme dans notre hypothèse ce système n'existe pas, un sujet ne pourrait prétendre s'affranchir de la loi nationale pour accaparer des biens perdus par un propriétaire, connu ou inconnu d'eux : il devra se soumettre aux règles concernant les objets trouvés, et ne deviendra propriétaire que dans la mesure où son système législatif national le lui permet. Ces questions ont d'ailleurs fait l'objet de nombreuses études en ce qui concerne la haute mer.

§ 2. — *Suivant la provenance du bien*

La distinction classique et les épaves de l'air

Nous avons dit qu'une distinction traditionnelle opposait les épaves terrestres à celles de la mer et à celles des fleuves. Au début du xx^e siècle, s'est ajoutée une branche nouvelle, l'épave aérienne, et l'on a ainsi obtenu une classification quadripartite; mais nous avons souligné qu'il s'agissait seulement des épaves trouvées dans le domaine aérien, de celles, par exemple, provenant de ballons captifs lâchés au cours d'un combat aérien pour gêner les manœuvres de l'ennemi. C'est à tort que l'on a parlé

d'épave aérienne, d'une manière générale, car de la sorte, cette division ne s'ajoute pas, elle se superpose. Ce n'est plus une branche qui vient s'ajouter aux autres branches, sur un même tronc ; il s'agit au contraire d'une sorte de lien commun, mais distinct de chaque membre.

L'épave aérienne, dans son sens général de chose tombée sur le sol ou dans la mer, vient en quelque sorte retirer aux autres épaves une partie de leur domaine pour constituer une notion séparée. C'est pourquoi l'opinion soutenue par quelques auteurs, consistant à affirmer qu'aux épaves terrestres et maritimes sont venues s'ajouter les épaves fluviales, puis les épaves aériennes, nous paraît inexacte. Sous prétexte de simplification, cette solution vient compliquer l'idée rationnelle qui permettait de donner une qualification à l'épave suivant le lieu de sa découverte.

Il ne s'agit plus ici du lieu de la découverte, mais de l'origine du bien. Quel que soit le lieu où on la trouve, l'épave provient du domaine aérien. Ses caractères sont identiques selon qu'on la trouve sur un terrain privé, ou à l'embouchure d'un fleuve, ou encore dans un désert ; il serait donc anormal de faire rentrer les épaves aériennes dans l'un des trois termes de la classification, et plus encore de créer pour elles une quatrième division en quelque sorte parallèle.

Tout ceci, dira-t-on, est jeu de mots, subtilité de terminologie. Tel n'est pas notre avis, car si la classification est toujours quelque chose d'arbitraire, elle est faite pour ordonner, simplifier, mais non pour introduire de force dans une notion un élément qui ne doit pas y figurer. On entre alors dans l'arbitraire, on crée inutilement des fictions qui s'éloignent rapidement de la réalité des choses. Si

nous pouvons nous permettre une comparaison entre le Droit aérien et le Droit maritime, nous dirons que créer une mer territoriale, par exemple, c'était admettre une fiction juridique inutile, nuisible même, dont les conséquences ne cadraient pas avec la réalité, et aboutissaient à poser dans la notion d'une mer unique quantité de problèmes sans lien entre eux. De même, proposer une classification des épaves terrestres, maritimes, fluviales et aériennes, c'est refuser d'admettre la nécessité d'une double classification, l'une d'après le lieu de la découverte du bien, l'autre d'après son origine : tout de même qu'il est nécessaire de créer autant de zones dites territoriales de la mer, qu'il y a d'intérêts distincts.

§ 3. — *Suivant la nature juridique originale
du bien perdu*

A. — Epaves mobilières et immobilières

Une épave, nous l'avons vu, peut être mobilière ou immobilière, en ce sens qu'elle consistera actuellement en un meuble ou un immeuble, ou bien proviendra d'un bien qui était mobilier ou immobilier avant sa perte. La distinction que nous avons établie entre épaves fluviales, maritimes ou terrestres se basait, non pas sur leur origine de biens terrestres ou maritimes, mais sur le lieu de leur découverte. Epave terrestre, bien découvert sur la terre ferme, épave maritime, bien trouvé en mer ou du moins dans le domaine maritime.

Ici, au contraire, nous parlerons seulement de la classification d'après l'origine juridique du bien perdu ; une chose était classée parmi les biens mo-

biliers, ou immobiliers, c'est d'après sa nature originaires — si l'on admet la théorie classique de la distinction entre meubles et immeubles — ou, mieux, d'après sa qualification juridique, que l'on procédera.

Cette qualification ne présente, disons-le, aucune importance pratique, puisque le régime auquel sont soumises toutes les épaves est identique, si l'on excepte les épaves actuellement immobilières, que nous laissons de côté. Autrefois meuble ou immeuble, l'épave est devenue un bien mobilier qui obéira à des règles générales, indépendante de son origine juridique. Nous en parlerons seulement pour rectifier une erreur historique : l'épave immobilière existait dans l'ancien Droit, mais elle était sans rapport avec celle dont nous parlons. Si donc aujourd'hui nous voulons parler d'épave immobilière, il faut l'entendre dans le sens où nous l'avons définie, et non dans celui de l'ancien Droit où l'on confondait épave et bien sans maître, le même terme s'appliquant aux biens immobiliers, faisant généralement partie d'une succession et sans propriétaire, comme ayant été abandonnés par les héritiers ou les ayants droit, ou en l'absence de ceux-ci.

Il se peut que dans l'avenir les épaves immobilières puissent prendre une certaine importance, si la notion de biens mobiliers ou immobiliers évolue. On a bien souvent proposé de classer les fonds de commerce, les navires et les aéronefs parmi les immeubles. En conséquence, les navires, qui ne cesseraient évidemment pas de devenir épaves, et leurs débris pas davantage, rentreraient par suite dans la catégorie des épaves immobilières, telles que nous les avons définies. Mais la qualification ancienne d'épave immobilière n'a plus qu'une valeur historique. Celle-ci ne peut ressusciter, car elle est juridi-

quement inexacte, et cette expression provient d'une confusion qui doit rester lettre morte.

B. — Epaves de Droit public et de Droit privé

Abordons maintenant une autre classification, procédant d'une idée analogue à celle dont nous venons de parler. Il s'agit, disons-le immédiatement, de la situation juridique dans laquelle le bien se trouvait avant de devenir épave. Car, de même qu'en parlant d'épave immobilière, nous songions à un immeuble devenu épave, de même nous envisageons ici le bien de Droit public, par exemple le navire de guerre ou le manuscrit d'une bibliothèque, tel qu'il pouvait être classé avant qu'il y ait eu dépossession. Au contraire, après formation de l'épave, tous les biens, de quelque source qu'ils proviennent, auront un régime commun, et non plus la condition d'exception qu'ils avaient lorsqu'ils ressortissaient au Droit administratif.

Contrairement à la précédente, cette classification n'a pas existé dans l'histoire, elle ne semble pas avoir été envisagée jusqu'à présent. Quel est, dira-t-on l'intérêt d'une telle distinction ? Ce sera pour nous le moyen de montrer que les biens appartenant à une collectivité, obéissant à un régime spécial, mais susceptibles aussi de dépossession, connaîtront le sort commun de l'épave. Seulement, après avoir déclaré que les choses du Droit public peuvent devenir des épaves, nous aurons à résoudre un certain nombre de points délicats ; car nous ne devons pas oublier que les biens du domaine public sont inaliénables et imprescriptibles. Une simple dépossession, souvent momentanée, suffirait-elle pour enlever auxdits biens ces caractères ?

Il existe un procédé qui, en l'occurrence, présenterait de grands avantages, consistant à adopter la théorie soutenue par certains auteurs, et notamment par M. Capitant dans son traité de Droit Civil. D'après eux, il n'existe pas, tout au moins en Droit français, de meubles appartenant au domaine public ; tous les biens mobiliers des collectivités publiques sont du domaine privé, et par conséquent sont inaliénables et prescriptibles. Si, et c'est notamment l'avis de M. Capitant, l'on considère qu'il n'y a que des épaves mobilières, c'est dire que des biens du Droit public susceptibles de devenir épaves, ont, sauf quelques différences qui, d'ailleurs, ne concernent pas notre question, un régime juridique analogue au Droit commun et par suite, en devenant épaves, continueront à être aliénables et prescriptibles.

Donc, pas de doute, d'après cette opinion, épaves de Droit public ou de Droit privé, cela importe peu, tous les biens auront un sort commun, en particulier la prescription sera opposable par l'inventeur ou par un tiers dûment qualifié. La question, on le voit, est capitale, de savoir si certains meubles, tels qu'objets de collections publiques, statues de musées, manuscrits et archives, appartiennent ou non au domaine public. Sans aucun doute, sur ce point, Doctrine et jurisprudence sont divisées, et quant à la législation française, elle est muette. M. Capitant déclare qu'à l'heure actuelle, aucun objet mobilier ne peut répondre à la définition du domaine public. Et à l'appui de sa thèse, il cite la loi du 31 décembre 1913 sur les monuments historiques, qui permet de rendre inaliénables et non prescriptibles les choses mobilières rentrant dans ces catégories, moyennant leur classement comme objets protégés : c'est, dit M. Capitant, faire

par *a contrario*, la preuve que, si ces choses mobilières peuvent être assimilées, par une loi spéciale, aux biens du domaine public, elles n'auraient certes pas pu en faire partie, si le texte en question n'était intervenu. Le raisonnement nous semble exact, et d'ailleurs la loi, en outre, ne pousse pas l'assimilation au domaine public jusqu'au bout, car elle prévoit qu'en cas de revendication entre les mains d'un détenteur, une indemnité devra être accordée à celui-ci : c'est là une demi-mesure, qui ne correspond pas au principe absolu de l'imprescriptibilité, c'est-à-dire à l'absence totale de dédommagement.

Mais tel n'est pas le point de vue de la jurisprudence, ni d'ailleurs celui de la Doctrine unanime. Un grand nombre de décisions judiciaires ont admis que des objets, dont avons donné plus haut des exemples, devaient être considérés comme inaliénables et imprescriptibles, par suite de leur affectation à l'utilité générale. D'après elles, non seulement les biens dont s'occupe la loi de 1913, mais d'une manière générale le mobilier des églises, les collections, manuscrits, etc... sont imprescriptibles et inaliénables, aussi bien ceux dépendant du Domaine de l'Etat, que des départements et autres collectivités publiques, malgré l'avis contraire de MM. Planiol et Ripert et l'évolution certaine de la jurisprudence récente. Les meubles peuvent être du domaine public, c'est notamment la thèse de M. René de Récy, dans son traité du Domaine public, et d'Aubry et Rau, dans leur traité de Droit civil, mais seulement en ce qui concerne les biens qu'une affectation spéciale et formelle aura fait considérer comme exclus de la classe des biens disponibles et aliénables, alors que les autres objets mobiliers, même à l'usage de tous, doivent demeurer dans le domaine privé ; car la domanialité, disent-ils, est une exception, elle ne

se présume pas. Malgré ces réserves, c'est admettre que les meubles peuvent faire partie du Domaine public.

Ils pourraient, par suite, être revendiqués perpétuellement et sans indemnité entre les mains de tout détenteur, et dès lors, si l'on admet qu'il s'agit bien d'épaves, ce seraient des épaves qui n'obéiraient pas aux règles du Droit commun, mais auraient vis-à-vis de celui-ci le même régime d'exception que les biens du domaine public. On serait donc amené à faire une distinction entre les épaves de Droit public et de Droit privé, non plus d'après la nature originaire, mais bien actuelle, de l'objet.

Un cas limite va nous aider à chercher la solution au problème. C'est celui des navires de droit public, l'importance de ceux-ci étant d'ailleurs de beaucoup supérieure à celle des autres meubles. Le problème est délicat en ce sens que les navires ont, en outre, une nature juridique complexe. Il s'agit de savoir si un navire public, lorsqu'il devient une épave, continue à être régi par le Droit public, on retombe sous le Droit commun. De même que des tableaux ou des parchemins appartenant à un Musée de l'Etat peuvent être égarés lors d'une exposition ou d'un sinistre, ou au cours d'un bombardement, de même on se trouvera en face de débris d'un navire de guerre, ou d'embarcations qui s'en sont détachées ; on pourra même trouver un navire de guerre abandonné : car il se trouve des cas de désertion, ou bien ce qui de l'équipage est resté à bord peut avoir péri, de telle sorte que le navire, vraisemblablement naufragé, sera trouvé sans être vivant à bord.

Examinons d'abord ce qu'on entend par navires de Droit Public. La classification entre navires de droit public et de droit privé a remplacé celle entre

navires de guerre et de commerce qui prévalait encore au début du XX^e siècle ; en sorte que l'Institut de Droit International, dans sa session de Stockholm en 1928, a classé du point de vue du Droit maritime en temps de paix, les navires en deux catégories, les navires publics étant ceux « affectés à un service gouvernemental et non-commercial, quand même ils seront employés à des services publics autres que celui de la Défense Nationale ». Par contre seront privés tous les navires de commerce ou de plaisance, quelle que soit la qualité du propriétaire. En réalité cette question même est controversée, et une extrême confusion règne en la matière : dans le Droit français, d'après le Répertoire de Droit administratif, les navires de guerre appartiendraient au domaine public de l'Etat, les autres navires publics au domaine privé de l'Etat. Beaucoup d'auteurs, ainsi que les Pandectes françaises, rangent par contre tous les navires publics dans le domaine privé, tandis que M. Ripert range les navires de guerre dans le Domaine public.

On voit donc l'intérêt considérable de cette controverse pour notre étude : les navires publics autres que les navires de guerre sont rangés de l'avis unanime, dans le domaine privé de l'Etat ; ils seront donc soumis au droit commun lorsqu'ils seront trouvés abandonnés ; s'ils ne sont pas revendiqués par l'Etat dans les délais fixés, suivant la législation nationale en vigueur, ils peuvent faire ensuite l'objet d'une appropriation par un particulier. Mais, si nous suivons l'avis de M. Ripert et de certains auteurs, les navires de guerre, même à l'état d'épave, resteraient logiquement sous l'empire du Droit administratif. M. Ripert, qui considère l'épave comme un bien nécessairement naufragé, nie qu'elle conserve sa nationalité, il est bien certain qu'elle n'est

plus régie par le droit de l'Etat auquel elle appartenait, mais que, devenant un bien sans nationalité, elle suivra la loi de l'inventeur ou du lieu de découverte, suivant les règles du Droit international privé.

La théorie de M. Ripert sur les épaves maritimes, que nous exposerons plus loin, ne permet pas de faire application des solutions qu'il propose, si nous considérons l'épave comme un bien perdu, mais non nécessairement hors d'usage. Dès lors qu'il y a, non pas détérioration ou naufrage, mais simplement perte, dépossession involontaire, ce phénomène juridique sera-t-il suffisant pour faire perdre à un bien — qu'il s'agisse d'un navire ou d'un meuble du domaine public, ou même d'un immeuble — sa nationalité, s'il en a une, en tout cas sa nature spéciale de bien du Droit Public ?

Nous n'avons pas pris parti dans les controverses qui portent sur le régime des navires de guerre **et** des meubles de Droit Public, car ceci est hors de notre compétence. Pas davantage nous n'essaierons de résoudre le problème de savoir si un bien du Droit public conserve sa nature lorsqu'il devient épave, car cette question est liée à la précédente : nous avons seulement voulu montrer comment on pouvait envisager l'aspect de l'épave de Droit Public dans les cas où elle peut exister.

SECTION II

ÉTUDE DE LA DISTINCTION CLASSIQUE

§ 1. — *Epaves terrestres*

A. — Importance et intérêt

Les épaves terrestres sont nombreuses. Elles ne sont pas les plus importantes. En France et à l'étranger, des lois multiples en ont réglé l'attribution dans un grand nombre de cas, se rapportant toujours à des objets de peu de valeur ; ce seront des objets égarés ou oubliés dans divers lieux, des animaux trouvés errants dans la rue, ou sur un terrain particulier, de l'argent liquide ou des billets de banque, des titres au porteur, des lettres envoyées à une fausse adresse sans mention de l'expéditeur, des effets personnels, des objets délaissés aux bureaux de douane. Il est d'ailleurs faux de prétendre, comme on l'a fait souvent, que les choses sans valeur sont des *res derelictae*, les autres étant des épaves. Ce critérium de valeur est inexact, et il peut arriver notamment qu'une personne s'attribue une chose abandonnée, laquelle deviendra, lorsqu'il en aura perdu la possession, une épave. Ces deux qualifications auront donc pu s'appliquer successivement au même objet.

A vrai dire, leur importance s'est fortement accrue depuis quelque temps. Et surtout a augmenté, avec le développement des titres au porteur, le nombre des objets facilement égarables et représentant une va-

leur considérable. Aussi attend-on, dans le Droit français, les mesures législatives promises par le Code Civil dans l'art. 716 et qui n'ont jamais été votées. La question intéressant assez peu les parlementaires, nous n'avons donc pas de textes, et il faut nous en référer à des principes généraux, qui sont d'ailleurs préférables au point de vue juridique. Au surplus, les dispositions législatives déjà existantes, de même sans doute que celles susceptibles d'être votées, ont pour seul but l'attribution de l'épave et la fixation du délai de revendication, mais se préoccupent fort peu de la définition même des épaves.

Nous nous bornerons à citer dans le Droit français la loi de germinal an IV et l'ordonnance de 1829 sur les objets déposés dans les greffes des tribunaux; celle de 1822 sur le dépôt dans les lazarets; les lois de 1810 et 1932 sur les colis confiés aux messageries et aux gares; de 1898 sur les sommes versées dans les caisses postales; de 1896, sur les effets confiés aux aubergistes et hôteliers; enfin, de 1811 sur les bestiaux égarés. On voit que ces textes s'occupent des objets les plus divers, mais constituant des lois de circonstance, ils n'ont qu'un intérêt juridique très restreint. Les épaves terrestres devront suivre la théorie générale de l'épave, et nous allons seulement aborder un point particulier, d'un intérêt considérable au point de vue historique autant que pratique, celui des animaux sauvages. Nous n'avons pas à déterminer le domaine géographique des épaves terrestres, car nous l'aborderons à propos des autres épaves.

B. — Les animaux sauvages

La qualification d'épave peut-elle s'appliquer aux animaux lorsque leur propriétaire en perd la possession? En un mot, ceux-ci suivront-ils les rè-

gles générales applicables à toutes les épaves, lorsque les conditions requises seront remplies pour qu'ils puissent être appelés tels ? Tel est le problème dont la solution va nous obliger à préciser la véritable nature juridique des animaux, et les moyens d'en acquérir ou d'en perdre la propriété et la possession.

Dans le cours de Droit civil de Duranton sont résumées les grandes lignes de la doctrine française, qui a peu évolué au cours des siècles. Une distinction est établie entre les animaux sauvages, d'une part, les autres animaux et les choses inanimées de l'autre, avec une mention spéciale pour la catégorie d'animaux que l'on considère comme naturellement sauvages, mais apprivoisés par l'homme, et pour les abeilles. C'est donc une division tripartite qui s'applique aux différentes sortes d'animaux, un peu plus simple que celle du Droit romain qui classait ceux-ci en animaux sauvages tués, animaux capturés, animaux apprivoisés et animaux proprement domestiques.

Voilà donc une doctrine fort compliquée et subtile. Correspond-elle à la nature des choses ? Le problème a été traité dans toute son ampleur, avec une élévation d'idées et une érudition tout à fait remarquables, à propos de l'arbitrage qui a mis fin au conflit entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne dans l'affaire des pêcheries de la mer de Behring. Arbitrage rendu le 15 août 1893, et connu sous le nom d'arbitrage des phoques à fourrure. Le plaidoyer du représentant des Etats-Unis, James C. Carter, représente un travail prodigieux, et n'a rien laissé dans l'ombre du problème qui était en jeu, et même, grâce à la largeur de vues qui le caractérisait, de celui de la propriété des animaux d'une manière générale.

Aussi croyons-nous que c'est dans ce document capital, dont le style quelquefois diffus n'empêche pas la richesse d'idées, que nous devons chercher la solution du problème, ou tout au moins nous servir de ses arguments, pour étayer celle-ci. L'agent des Etats-Unis, après avoir énoncé quelques principes du Droit international, rappelle fort utilement, sur la question de savoir si son pays a droit de propriété juste, car les questions relatives à la pleine mer, *res cider* sur une question de propriété en pleine mer à l'encontre des autres nations ; idée tout à fait juste, car les questions relatives à la pleine mer, *res communis inter gentes*, dépendant non pas d'une législation nationale, mais au plus haut point internationale, les conflits qui en résulteraient seront soumis à la juridiction de la communauté du Droit des gens.

D'après le Droit anglais, les phoques rentrent dans la catégorie des animaux sauvages, *ferae naturae*, et par suite seront *res communes* ou *res nullius*, donc insusceptibles de propriété par leur nature. C'est également l'application du Droit français, qui range dans l'expression animaux sauvages tous ceux qui vivent sur la terre, dans l'air ou dans l'eau, à condition qu'ils ne soient pas renfermés dans des parcs, étangs ou viviers, et qu'ils jouissent d'une entière liberté ; ce seraient, d'une manière générale, tous les animaux, poissons et oiseaux, non susceptibles d'être apprivoisés. C'est avec raison, semble-t-il, que M. James C. Carter a fait ressortir qu'il était impossible de trouver un critérium assez précis pour donner une classification légale ; un grand nombre d'animaux en effet sont difficiles à définir à ce point de vue, et ce critérium est nettement insuffisant pour régler la question de la propriété ; celle-ci ne devrait pas être liée à la caracté-

ristique des animaux, car cette classification n'a aucune portée juridique.

Deux théories, aussi curieuses que contradictoires, ont été fondées à propos du caractère originaire des animaux, qui, d'après leurs auteurs, était identique pour tous. On a prétendu, et c'est notamment l'opinion de Buffon, à propos des chiens, des moutons, et des chameaux, que tous les animaux étaient sauvages, à l'origine, et que depuis lors, certains d'eux avaient pu être domestiqués par l'homme ; de là la classification entre animaux sauvages et en liberté, ceux apprivoisés, et ceux complètement domestiqués. Grotius prétend au contraire que tous étaient pacifiques, et que certains d'entre eux ont été rendus sauvages par l'homme. Quant à Pufendorf, suivi d'ailleurs par la quasi-unanimité des jurisconsultes, il déclare que c'est simplement une question de fait, qui doit être résolue par la connaissance que l'on a des mœurs des animaux, basée sur l'observation et l'expérience.

La question la plus délicate est évidemment celle des animaux de la catégorie intermédiaire, qui sont sauvages de nature, et ne doivent qu'à l'homme leur sujétion momentanée, comme les cerfs, certains poissons et oiseaux. Un critérium simple, imaginé par Grotius et universellement admis, considère que sont tels les abeilles des ruches, les pigeons, les lapins, et nous verrons que, dans le Droit français, la loi du 4 avril 1889 s'est occupée des pigeons dans son article 7, des abeilles dans son article 10 ; et ainsi, notre législation a établi le régime suivant. Les animaux de basse-cour, et en général les animaux domestiques, sont soumis au régime habituel des meubles ; en particulier lorsque leur possession sera perdue, ils pourront être revendiqués en tant qu'épaves. Ceux des catégories in-

termédiaires, dont nous venons de parler, sont considérés, comme immeubles par destination, parce que l'on considère que l'homme les a capturés, puis apprivoisés, dans l'intérêt de son exploitation agricole ; par suite, s'ils s'enfuient et vont dans un autre domaine, ils ne sont plus revendicables par l'ancien propriétaire en tant qu'épaves, et deviennent à nouveau immeubles par destination ; il n'y aurait exception que dans le cas où le propriétaire ne les aurait pas perdus de vue, — car alors, de même que pour un navire abandonné, la possession n'est pas complètement anéantie — ou si la fuite s'était produite par des manœuvres frauduleuses ; et de même pour les animaux sauvages captifs du Droit Romain. Enfin, les animaux sauvages, *res nullius*, dont la propriété appartient à qui l'appréhende et non au propriétaire du sol sur lequel ils vivent, car ils sont supposés émigrer constamment, en raison de la liberté absolue dont ils jouissent.

On voit la différence de régime en ce qui concerne le transfert de propriété ; prescription pour les premiers, accession pour les seconds, occupation pour les derniers. Et le Droit anglais a adopté les mêmes règles, ainsi d'ailleurs qu'en témoignent deux arrêts rendus par la Cour des *Common Pleas* de Grande-Bretagne ; le premier concerne des cerfs conservés dans un enclos et qui, s'ils sont sauvages par leur nature, sont devenus domestiques par les soins de celui qui les avait capturés, en raison du fait qu'ils étaient destinés à être vendus ; dans l'autre arrêt, l'on se demandait si les cerfs devaient passer aux héritiers de celui qui les avait apprivoisés ; le juge a déclaré qu'en raison de leur destination à la viande de boucherie, ils devaient être considérés comme objets de propriété, et par suite faire partie de la succession.

Tel est le régime spécial, complexe, donnant lieu à des solutions très diverses, auquel sont soumis quant à la propriété les animaux. Seuls, les animaux domestiques suivent le régime des biens ; pourquoi les animaux sauvages font-ils exception ? M. James C. Carter reproduit les arguments généralement présentés, consistant dans un régime de propriété spéciale, provisoire et précaire ; celui qui capture est propriétaire, aussi bien dans le Droit français qu'en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis, et il a tous les droits attachés à cette qualité, mais sa propriété est précaire dans le cas de fuite des animaux. Deux hypothèses peuvent alors se produire, qui placent ceux-ci dans le même régime que les animaux domestiques ; celle où des marques de propriété ont été apposées sur eux, montrant ainsi que si la possession est perdue, le droit de propriété subsiste encore. Et celle où l'animal, après s'être enfui, revient au domaine, ce qui tend à prouver qu'il avait été suffisamment apprivoisé. Et c'était précisément le cas des phoques à fourrure qui, s'ils étaient sauvages par leur nature, revenaient cependant au même lieu après des migrations quelquefois lointaines ; quand un animal sauvage, dit l'agent des U.S.A., se soumet au contrôle d'une personne pour qu'elle se serve de lui, il devient sa propriété.

Mais en dehors de ces deux cas sur lesquels d'ailleurs Doctrine et jurisprudence sont d'accord, les animaux sauvages, sans marque d'identification et susceptibles de partir sans esprit de retour, peuvent être objets de propriété restreinte, non absolue, cette propriété étant seulement justifiée par le privilège ou l'industrie ; celle-ci en raison des efforts de capture et d'apprivoisement. Ils seraient, en somme, non susceptibles de propriété absolue, et ne prendraient jamais la qualification d'épave. On a

dit quelquefois aussi que la propriété des animaux sauvages s'acquérant par la seule possession, la perte de celle-ci équivaudra à la fin du droit de propriété.

Tout cela ne nous paraît pas rationnel ni juridique. Ces théories ne nous semblent pas d'accord avec les faits, car raisonner ainsi, c'est assimiler la propriété à la possession. Nous nous trouvons, par le raisonnement des juristes, en face d'un système spécial sans justification probante ; si l'occupation est le seul moyen d'acquérir, par la chasse, un animal sauvage, ou un poisson, c'est que les autres modes d'acquisition de la propriété ne sont pas admis. c'est assimiler la propriété et la possession à la détention ; l'article 2279 lui-même, qui comportait une exception notable dans le cas de perte ou de vol, ne joue plus ici. Il nous semblerait plus logique, et ce n'est là qu'une indication, de supprimer ces distinctions arbitraires entre les animaux, distinctions dont la complication nous est pleinement apparue dans le travail considérable fourni dans le plaidoyer américain de l'arbitrage des phoques à fourrure.

Tous les animaux, quel que soit leur degré d'appropriation, seraient à notre avis susceptibles de propriété, en cas de capture aussi bien que par la chasse et la pêche, et on leur appliquerait le régime normal des biens. Par suite, et c'est là le point qui nous intéresse, ils deviendraient épaves au même titre que les animaux domestiques ou les choses inanimées, et le domaine de notre notion en serait considérablement agrandi. Les possibilités d'identification marqueraient seules la différence entre les variétés d'animaux, de sorte que pour ceux considérés comme sauvages, il y aurait une prise de propriété immédiate qui, dans l'ignorance de l'existence d'un précédent propriétaire, pourrait être aussi bien une prescription instantanée comme celle de

l'article 2279, que l'occupation généralement admise. En présence d'animaux sauvages, la présomption jouerait en faveur de la non-appropriation, sauf le cas où les circonstances permettraient de penser qu'il en est autrement ; tandis que pour les animaux domestiques, elle jouerait évidemment en sens contraire, et même il est évident que l'on se trouverait toujours en face d'épaves. Les animaux considérés comme immeubles par accession perdraient cette qualification en s'échappant, et par suite retomberaient sous le régime commun des biens, en sorte qu'ils seraient considérés comme épaves suivant les règles ordinaires.

Nous ne croyons pas que, suivant les animaux, puissent s'appliquer des qualifications juridiques différentes, en raison de leur degré d'apprivoisement. Ou bien ces animaux seront considérés comme objets de propriété, et comme tels ne feront pas exception à la règle commune, ou bien ils seront *res nullius*, et alors de grandes complications surgiront, car personne n'aura le droit de s'en emparer, et encore moins de les tuer ou de les blesser. Quant à la solution intermédiaire, celle de la propriété spéciale, qui donne aux abeilles envolées mais sous la vue du propriétaire et de même aux animaux ayant des marques d'identification, la qualité d'épave, elle nous semble peu juridique.

§ 2. — *L'épave maritime*

A. — Importance de la question

Le Droit maritime occupe une place prépondérante dans la matière de l'épave. Là en effet, et il

en a été ainsi dans tous les temps, l'épave cesse réellement d'être, bien que *res mobilis*, la *res vilis* fort dédaignée aussi bien du Code Civil que de l'Ancien droit. Car s'il s'agit quelquefois d'une ancre, d'un filet, d'un mât, ce peut être aussi un bateau, meuble d'une nature spéciale qui, par certains côtés, ressemble à un immeuble et même à une personne ; il a en effet un port d'attache qui ressemble au domicile, un nom, une nationalité. Il s'agira même souvent d'un grand paquebot moderne, un de ces navires qui franchissent les océans et sont assurés pour des sommes considérables par des compagnies qui pratiquent elles-mêmes la réassurance.

On conçoit que, dans ce domaine, les progrès du Droit étant généralement liés à l'importance des questions et conciliant toujours l'intérêt bien compris avec les principes de la Doctrine, on trouve des textes précis, élaborés grâce aux efforts des jurisconsultes, des juges et des législateurs. Ce fut d'abord la réglementation du droit de naufrage, d'autant mieux établie que les progrès du Droit et de la civilisation étaient plus grands, et perdant en efficacité avec leur régression. Bientôt apparut la distinction subtile entre l'assistance et le sauvetage, d'où devait naître la délimitation, critiquable à bien des points de vue, nous le verrons, du domaine de l'épave maritime ; ce furent aussi les précisions édictées en vue de faciliter l'attribution de la propriété de l'épave, dans le cas notamment où il s'agissait de mettre fin aux situations périlleuses causées par l'échouement.

Par suite de certaines erreurs qui ont subsisté jusqu'à nos jours, nous serons amenés enfin à parler des richesses de la mer : les plantes marines, les perles, les poissons. Et cependant ces biens n'auraient jamais dû entrer dans une telle notion : sans

aucun doute, la notion d'épave a été trop souvent confondue avec celle du naufrage, et encore avec les *res nullius*.

Il s'agira donc pour nous de distinguer soigneusement l'épave maritime des notions voisines ; ce sera d'autant plus facile que des travaux solides, et en particulier dans le Droit moderne une jurisprudence importante, et longtemps unanime, ont étudié la question dans toute son ampleur. Nous adopterons même en général les solutions admises qui ont abouti, contrairement à ce qui se passe dans les autres branches du Droit, à la formation d'une notion précise de l'épave.

Nous devons donc délimiter le domaine juridique des épaves maritimes, puis définir leur domaine en quelque sorte géographique. Nous saurons alors quels sont les différents objets à ranger dans cette catégorie d'épaves, et pour terminer nous essaierons d'en donner une définition générale. Tel sera le plan des différents paragraphes qui vont suivre.

B. — Les notions voisines de l'épave maritime

1) Derelicts.

Le *derelict* n'est pas une épave. Ayant exposé précédemment les différences qui séparaient les deux notions, nous n'y reviendrons pas. Mais le Droit maritime a, semble-t-il, facilité cette confusion entre l'épave et la chose abandonnée, par suite de la diversité des significations que l'on attache au mot abandon. Sans aucun doute, il nous faut d'abord laisser de côté le sens particulier au Droit maritime, par lequel l'abandon du navire et du fret est fait par le propriétaire pour s'affranchir des obliga-

tions *propter rem*. Cette qualification n'a aucun rapport avec la notion d'épave, et sera donc rejetée.

Mais l'expression de navire abandonné demande plus de précisions. Car deux notions sont en présence : l'abandon de propriété, et celui de la possession. Le sens courant du mot abandon correspond à la perte de la propriété. Dans l'article 2.279, quand on dit « en fait de meubles, possession vaut titre », il faut sous-entendre : *de propriété*. Mais ce n'est pas ce sens général qui nous intéresse, car précisément il est inconciliable avec la notion d'épave. Aussi la chose abandonnée, et plus spécialement le navire, devra-t-elle faire l'objet d'une précision supplémentaire, car il faudra savoir si le propriétaire a abdiqué tous ses droits, ou si, cas le plus fréquent, il a seulement perdu la possession. Quand nous aborderons la question du navire abandonné, nous entendrons par là, sauf précision contraire, le bâtiment dont l'équipage s'est séparé sans que l'armateur ou le patron ait renoncé à son droit de propriété ; c'est-à-dire qu'il s'agira, conformément à la notion d'épave, d'une simple dépossession, temporaire ou définitive, mais involontaire.

Si nous revenons aux *derelicts* c'est pour constater qu'ils sont d'une nature imprécise, souvent synonyme de chose abandonnée. De même le mot épave en droit maritime. Ainsi qualifié couramment et inexactement, il s'apparente à ce que les Anglo-Saxons nomment *derelict*, c'est-à-dire l'objet dangereux, le navire coulé ou flottant entre deux eaux, même si son propriétaire a abandonné tout droit sur lui ; c'est ainsi qu'on a qualifié le *Glenmark*, abandonné en juin 1914, et continuant à flotter pour le grand danger de la navigation. Nous rentrons ici dans le Droit des Gens, car une entente internationale a eu pour résultat de confier aux U.S.A. le soin

de repérer par des navires spéciaux la situation de ces épaves, du moins qualifiées telles. Mais il s'agit ici d'une notion tout-à-fait erronée de l'épave, très éloignée de son véritable sens. Car l'épave n'est pas tout objet naufragé, et elle peut être autre chose que cela ; tout récemment encore, un pétrolier norvégien, le *Jaguar*, sombrait dans l'Océan, sectionné en deux parties par une lame monstrueuse ; on a cru devoir parler d'une épave, et même de deux épaves, alors que l'équipage tout entier était demeuré sur elles. Erreur profonde, nous le verrons ; il s'agit d'un navire naufragé, non d'une épave, jusqu'au moment où l'équipage a pu être recueilli par un navire allemand. Mais ce dernier ayant pris en remorque la partie la plus intéressante du navire tronçonné, celle qui contenant 5.000 tonnes de pétrole, on a pu qualifier celle-ci d'épave, à partir du moment où le câble s'étant rompu et l'équipage resté sur le navire sauveteur s'étant éloigné, il s'agissait bien d'un navire abandonné, en même temps que naufragé.

Une question délicate subsiste. Quand saura-t-on que l'objet est perdu ou délaissé, qu'il a un propriétaire ou n'en a plus ? Tout comme en droit terrestre, nous retrouverons la présomption, qui jouera en faveur de l'objet égaré. Pas plus sur mer que sur terre, on ne doit s'approprier un objet trouvé, fût-il de peu d'importance et vraisemblablement sans propriétaire. Tous les navires échoués ne sont pas des épaves ; car il arrive fréquemment qu'ils soient abandonnés par l'armateur pour se dispenser des frais de renflouement et de réparation ; à l'exception de certains produits dont nous parlerons, tout objet est censé avoir eu un propriétaire, et dès lors, avant qu'il soit approprié, il faut que des preuves matérielles, ou du moins un faisceau de pré-

somptions, rendent évident l'abandon de la propriété.

Ainsi l'on découvre souvent des objets abandonnés de peu d'importance, tels qu'ancres, chaînes, mais l'intention de reprise par le propriétaire se manifeste par la présence d'une bouée attachée à ces objets, montrant indiscutablement le caractère transitoire de la dépossession. Mais il arrive plus fréquemment encore que ces objets soient jetés à la mer sans marques de propriété. Faudra-t-il dire que l'on a affaire dans un cas à une épave, dans l'autre à un derelict ? Nous ne sommes pas de cet avis : de quelque manière qu'ils aient été jetés, puis découverts, tous ces objets sont des épaves, et il ne peut s'agir d'un abandon de la propriété ; les circonstances seules ont permis de faciliter dans certains cas l'identification, et par suite d'augmenter les chances de restitution au propriétaire, alors que généralement les conditions de la perte de l'objet sont telles, qu'on n'a pas la possibilité d'agir ainsi.

Nous avons insisté plus haut sur cette question de présomption et sur les mesures de publicité. Disons seulement qu'en Droit maritime l'abandon de propriété est fréquent ; le capitaine, représentant légal de l'armateur, ne se soucie plus de conserver un navire dont les avaries sont trop coûteuses à réparer et notamment lors de ce que l'on appelle le naufrage absolu, cas où les objets entièrement sous les flots deviennent dangereux, et peu rémunérateurs ; c'est avec raison d'ailleurs que le Droit français oblige ceux qui font abandon de propriété à remplir certaines formalités, afin de prévenir toute contestation et de détruire la présomption d'épave.

2) Les produits de la mer et les cadavres.

L'épave devra également être distinguée d'une autre catégorie de choses sans propriétaire, nous voulons parler des richesses de la mer qui ont été rangées pendant des siècles parmi les épaves. Aujourd'hui encore des auteurs éminents reproduisent la même erreur. Or, les richesses de la mer, qu'il s'agisse d'ambre, de corail, d'éponges, de poissons à lard, ou bien d'îles surgies en mer, sont supposées n'avoir jamais fait l'objet d'une appropriation avant leur découverte actuelle.

On est allé plus loin. L'ordonnance de 1681, l'un des monuments du Droit maritime, aujourd'hui encore en vigueur sur un grand nombre de points, a rangé au titre IX, article 37, les cadavres parmi les épaves maritimes. De la sorte, lorsqu'un navire faisait naufrage, on considérait comme épaves non seulement le navire abandonné, mais la cargaison, les vêtements trouvés et les cadavres, en un mot tout ce que l'on pouvait trouver.

A notre avis, cette conception est indéfendable, car le caractère essentiel de l'épave est d'avoir encore un propriétaire, tandis que le cadavre n'a jamais été un objet de propriété (nous devrions dire : sujet de propriété) et ne peut donc être une épave ni même un objet abandonné. Par suite, n'étant pas sujets à appropriation, ils ne sauraient être confondus avec les biens quels qu'ils soient. Seule une réserve s'impose, relative aux esclaves ; ceux-ci étaient dans le Droit romain, et sont demeurés jusqu'à l'abolition de l'institution, des choses, et des choses susceptibles de propriété ; par suite si l'on découvrait des cadavres d'esclaves, rien n'empêchait qu'on puisse les qualifier d'épaves, et dès lors l'Or-

donnance de 1681 était au moins exacte sur ce point.

Avec la suppression, d'ailleurs récente, de cette institution, la conception du cadavre-épave est devenue sans intérêt, elle est au surplus incompatible avec la dignité humaine. Mais l'Histoire est faite de revirements, et l'on assiste actuellement, dans certains pays de l'Europe, à une régression de la morale et du droit ; il se peut que dans un avenir d'ailleurs indéterminé, certaines catégories d'individus reçoivent un régime voisin de l'esclavage, dans lequel notamment l'homme-épave aurait de nouveau sa place.

C. — Le domaine juridique

La distinction de l'épave maritime d'avec les éléments voisins va nous permettre, à l'aide de la notion générale de l'épave que nous avons dégagée dans la première partie, de définir, juridiquement d'abord, puis géographiquement, les caractères de l'épave maritime. Celle-ci sera tout bien égaré par son propriétaire, elle devra être en outre de caractère maritime : nous traiterons de ce dernier dans le paragraphe suivant, après avoir parlé de l'abandon et du naufrage.

En ce qui concerne les biens de peu de valeur, ils suivent les règles générales applicables à toutes les épaves. Le problème est beaucoup plus complexe en ce qui concerne les navires, et à propos de ceux-ci nous essaierons de dégager un critérium simple et sûr de l'épave abandonnée, à l'aide des travaux tant législatifs que jurisprudentiels ou doctrinaux — très nombreux en la matière. Le caractère d'abandon, qui permettra de considérer le propriétaire

comme dépossédé, constitue la clef du problème : le navire devient épave lorsqu'il aura été abandonné dans des conditions déterminées.

Des auteurs éminents ont défini l'épave tout navire abandonné après sa perte ou sa détérioration. C'est, avons-nous dit, confondre le bien perdu avec le bien naufragé, et cette définition a servi de base à la distinction juridique de l'assistance et du sauvetage. Sauvetage après sinistre; assistance en prévision du sinistre, la distinction était simple et commode ; navire assisté, lorsqu'il est sur le point de faire naufrage ; épave, navire susceptible de sauvetage après survenance du naufrage. Le droit anglais ne fait aucune distinction entre assistance et sauvetage, qu'il englobe sous le terme commun « salvage » ; et d'ailleurs suivant la tradition anglo-saxonne, il fait beaucoup plus confiance au juge qu'aux lois. De même la législation scandinave. Au contraire le Droit allemand distingue le *Bergelohn* du *Hülfslohn*.

La distinction entre l'assistance et le sauvetage a subi de rudes assauts ; elle n'est plus aussi solide qu'autrefois, et la notion d'épave a semblé évoluer en même temps.

1. L'abandon.

L'épave est un navire abandonné. Là-dessus, Doctrine et jurisprudence sont d'accord ; elles le seront moins, quand il s'agira de définir les conditions de l'abandon, et là nous devons donner quelques précisions. L'expression *navire abandonné* sera-t-elle prise dans un sens large, ou bien étroit ? Textes, doctrines et jurisprudence nous amèneront à proposer une solution restrictive ; l'épave sera, comme le disait déjà Valin dans son commentaire

de l'Ordonnance de 1681, « un navire abandonné par l'équipage soit après échouement, soit pour éviter un naufrage éminent, soit dans la crainte d'être pris par des pirates ou des ennemis ».

Un jugement rendu par la Cour du District d'Alaska le 28 janvier 1899 nous fournit une bonne définition. « On considère, dit-il, comme épave un navire qui, ayant rompu son mouillage dans un bras de mer, est poussé par la tempête sur un banc, se remplit complètement d'eau, et est abandonné par l'équipage tout entier qui emporte les papiers, compas, feux de positions, effets personnels... Il n'y a pas lieu à assistance, lorsqu'il est trouvé en mer sans personne à bord, car le naufrage est terminé ; il ne s'agit pas non plus d'un abandon, car le navire et la cargaison ont encore une valeur, et si l'équipage a quitté le navire, ce n'est pas pour en délaisser la propriété, mais pour des motifs de sécurité. Le jugement prend donc soin de distinguer l'épave des notions voisines, et aussi d'en énumérer les caractères ; si les termes ne sont pas parfaits dans la forme, du moins comprend-on qu'il doit y avoir abandon de possession, abandon effectif et abandon sans esprit de retour. Ces conditions, nous allons les définir, et montrer qu'elles sont nécessaires pour qu'il y ait épave.

Nous avons dit déjà, à plusieurs reprises, qu'il devait y avoir abandon de possession, non de propriété. Perte du *corpus*, mais non de l'*animus*, phénomène juridique très bien vu dès l'ancien Droit, notamment dans les rôles d'Oléron. La présomption sera d'ailleurs toujours établie dans ce sens, seule la preuve contraire pouvant faire connaître l'abandon de propriété.

Abandon effectif, avons-nous dit. Et cela sup-

pose plusieurs choses. Il ne pourra y avoir épave, au sens juridique où nous l'entendons, si le navire n'est pas entièrement abandonné, c'est-à-dire s'il reste un ou plusieurs membres de l'équipage. Pas davantage, si le navire est entièrement abandonné, mais reste fixé sur ses ancres, car sans aucun doute on ne pourra parler d'abandon sans esprit de retour, par suite de la fixité de l'épave aisément repérable.

L'abandon total a donné lieu à toute une jurisprudence, dont l'arrêt le plus célèbre est celui rendu à propos du voilier *Tourny*. Le tribunal d'Alger a jugé en 1901 que le trois-mâts *Tourny* ne constituait pas une épave, parce que l'abandon par l'équipage n'était pas complet, en raison de la présence d'un matelot resté à son poste ; la cour d'Aix confirma ce jugement l'année suivante, et jugea que le remorquage par le vapeur anglais *Syrian-Prince* de la *Prince-Line*, était un acte de simple assistance, ne donnant pas à l'inventeur le tiers de la valeur du navire. Le tribunal de Commerce de Marseille a jugé de même en 1902 que la présence d'un matelot était suffisante pour constituer une marque de possession et méritait d'ailleurs une rémunération supplémentaire, puisque ce matelot était resté à bord au péril de sa vie.

Mais des problèmes complexes viendront se greffer sur la question. On peut trouver non pas des matelots, mais des passagers, ou aussi des malades ou des cadavres. Il est certain que l'abandon est effectif malgré la présence de passagers, car ceux-ci ne dépendant pas de l'armateur, ils sont des étrangers qui n'empêchent pas l'abandon du navire par son propriétaire ou les représentants de celui-ci ; la maladie d'un ou plusieurs matelots sera seulement une question de fait, et, suivant la gravité du cas,

ceux-ci seront considérés comme représentant d'une manière effective, ou au contraire, comme ayant cessé de représenter le propriétaire. Quant aux cadavres, leur présence n'empêchera pas la qualification d'épave, même s'il s'agit de matelots, car aucune marque de possession effective ne subsiste et dès lors il s'agira bien d'un abandon complet.

Voilà quelques aperçus assez succincts de la complexité de la question.

D'autres problèmes se poseront pour savoir s'il s'agit d'un abandon effectif et sans esprit de retour. Parmi eux, deux hypothèses retiendront notre attention : celle où le navire reste amarré sur ses ancres, et celle où l'équipage continue à le surveiller de loin. Ces deux points ont été fort bien vus dans un jugement rendu par le Tribunal de Commerce d'Alger, le 2 mai 1913, à propos du *Glenmorven* : « attendu, disait-il, qu'il n'est point contesté que l'équipage du navire litigieux ait au plus fort de la tempête quitté le bord du navire, on ne peut cependant en déduire qu'il y ait eu abandon sans esprit de retour puisqu'en quittant le bord, le capitaine avait ancré le navire, et qu'en arrivant à terre l'équipage continuait à le surveiller du rivage pour empêcher tout sauvetage ».

Il est certain que, même si un navire est abandonné complètement mais reste en vue de l'équipage, celui-ci par exemple ayant débarqué à terre quand le navire était à petite distance du rivage, il n'y a pas abandon complet de possession, car la situation du navire est telle qu'il pourrait être revendiqué si quelque sauveteur se présentait. Ce ne sera pas une épave, et une jurisprudence, assez incertaine pendant longtemps, a fini par l'admettre, considérant seulement qu'il y avait lieu à une rémunération équivalente à celle du sauvetage ; c'est no-

tamment dans ce sens que la Cour du District sud de *Carolina* a rendu un jugement en 1907. Ajoutons d'ailleurs que le terme visibilité s'étend, de nos jours, aux signaux qui peuvent être faits par l'équipage d'un navire abandonné ; tant que cet équipage peut communiquer avec les navires sauveteurs, la qualification d'épave ne pourra s'appliquer ; c'est là une simple règle de logique, qui doit considérer chaque mot — en l'espèce la *visibilité* — dans un sens extensif, sauf à préciser davantage, dans le cas contraire. Lorsqu'on a parlé d'un équipage en vue du navire, la visibilité a été surtout considérée comme un moyen de garder le contact, moyen qui peut être assuré par n'importe quel signal visuel ou même auditif ; ce serait une erreur que de se limiter à une signification littérale, qui n'avait pu prévoir les perfectionnements à venir.

De même le fait que le navire tient sur ses ancrs empêche celui-ci d'être considéré comme épave, car il conserve une certaine fixité qui permet de venir à sa recherche et fait présumer la conservation de l'esprit de retour ; il ne s'agit plus d'un bien perdu, mais laissé sur place en quelque sorte provisoirement, par la mise à la mer des ancrs. En 1899, la Cour suprême de Stockholm a rendu un arrêt dans lequel elle déclarait que le navire *Dagersfors* ne pouvait être considéré comme errant, bien qu'il menaçât de se briser contre un navire en chassant sur ses ancrs, parce qu'il était fixé sur celles-ci ; dès lors, le remorqueur qui l'avait tiré d'une situation périlleuse n'avait pas droit à l'indemnité de sauvetage. Le tribunal de Commerce de la Seine a rendu un jugement dans le même sens le 2 janvier 1903, considérant qu'un navire abandonné, mais tenant bon sur ses ancrs et en vue de l'équipage, ne cons-

tituait pas une épave et n'était même pas susceptible de sauvetage.

2. Le naufrage.

Tel était l'état de la jurisprudence jusqu'à ces dernières années, jurisprudence à peu près constante et admise dans le Droit international. Mais à la fin de la guerre, une évolution semble s'être produite dans la conception de l'épave maritime ; l'absence d'arrêts et de travaux récents de la Doctrine, particulièrement en France, n'a pas encore permis de savoir si l'ancien critérium devait subsister, ou si l'évolution aboutirait à une nouvelle définition de l'épave maritime.

Avant d'aborder cette évolution, il nous faut d'abord réfuter la théorie opposée à l'ancienne notion, et d'après laquelle le naufrage serait la condition à la fois nécessaire et suffisante à la formation d'une épave. Cette thèse est inacceptable, et déjà l'Ordonnance de 1681 en avait fait justice. Elle correspond à l'expression couramment employée, qui consiste à appeler épave tout bien naufragé. C'est ainsi que M. Léopold Dor, grand spécialiste des questions maritimes, considère seulement comme épaves les débris de navires et autres objets ; de même à propos de l'accident de *Jaguar*, dont nous avons parlé, le bateau sectionné en deux parties donnait naissance à deux épaves.

Ceci nous amène à parler d'un incendie célèbre, celui de *l'Atlantique* (et nous pourrions sans doute parler dans les mêmes termes de la catastrophe du paquebot *Paris*, en avril dernier), qui donna lieu à de vives controverses, en ce qui concernait les droits des sauveteurs français et étrangers. M^e Dor fut consulté notamment sur le point de savoir s'il s'agissait

d'un navire ou d'une épave, après le sinistre ; estimant qu'il était difficile de trancher à priori la question en se basant sur une jurisprudence qu'il jugeait peu importante, le célèbre avocat international déclara néanmoins qu'un point était certain, celui de savoir quand un navire devient épave. D'après lui, le fait d'être abandonné par son équipage ou d'avoir subi de graves avaries ne l'empêche pas de demeurer un navire, tandis que la qualification d'épave serait réservée à l'objet qui n'a plus rien de commun avec un navire.

Nous pensons que si le naufrage ne doit pas être ajouté à l'abandon pour que le navire soit épave, à *fortiori*, ce naufrage ne saurait constituer une condition suffisante, et il est totalement inexact de donner cette définition de l'épave maritime. C'est ainsi que le tribunal hanséatique a jugé dans un arrêt rendu en 1900. Le navire *Thekla Bohlen* avait fait naufrage dans l'estuaire de l'Elbe après abordage par le vapeur *Minneburg* ; le *Thekla Bohlen* avait pris feu, mais l'équipage, composé de trois officiers et de sept hommes, était demeuré à son poste malgré l'incendie. Dans son arrêt du 21 décembre 1901, le Tribunal supérieur Hansiatique, a jugé qu'il n'y avait pas épave, parce que le navire n'avait pas été abandonné. Il est probable d'autre part, que l'on aurait pu discuter de l'existence du naufrage proprement dit, puisque, malgré l'incendie, les hommes ont pu demeurer sur le bateau.

De même, une décision de la Haute Cour de la Justice Britannique, en date des 25 et 26 juillet 1933, a fait ressortir le même caractère d'absence d'épave. Il s'agissait du vapeur russe *Tovaritch Stalin*, qui s'était échoué le 31 octobre 1932 sur un banc de récifs près des côtes du Spitzberg ; bien que son gouvernail fût hors d'usage, que plusieurs

voies d'eau se soient produites dans la coque, le navire ne constituait pas une épave, même s'il était voué à sombrer rapidement corps et bien, parce qu'il n'était pas abandonné. La dépossession se produit par l'abandon du navire, et le naufrage n'est nullement nécessaire. A plus forte raison le naufrage ne saurait-il remplacer l'abandon.

3) Abandon et naufrage

Sans aller jusqu'à cette théorie extrême, de nombreux auteurs éminents ont défini l'épave : tout navire abandonné après sa perte ou sa détérioration. C'est là précisément l'évolution qui s'est accomplie dans ces dernières années, et à laquelle nous faisons allusion tout à l'heure. On a essayé de justifier la nécessité du naufrage par la considération suivante : un navire abandonné par son équipage, et trouvé errant, serait inévitablement conduit à sa perte dans un délai plus ou moins long ; cependant sa découverte peut avoir lieu avant que le sinistre ne se produise. Valin avait pris ce raisonnement à son compte lorsqu'il disait notamment, dans son commentaire sur l'article 27 : qu'importe dès que le naufrage est inévitable. Récemment M. Ripert a soutenu une opinion analogue, en considérant comme épaves les seuls navires qui ont cessé de mériter la qualification juridique de navire, par leur innavigabilité ou leur état d'abandon. Il nous semble qu'il s'agisse plutôt là seulement des épaves susceptibles de sauvetage : mais d'autres catégories d'épaves peuvent coexister. De même c'est à tort que Robillard de Beaurepaire, dans son ouvrage sur la loi de 1916 concernant l'assistance et le sauvetage, considère comme épaves maritimes les biens flottants à la surface, sans maître ni direction. L'Ordonnan-

ce de 1681 avait réfuté cette théorie. A cette époque, en effet, le cas était fréquent d'équipages qui désertaient le navire, soit par esprit de révolte, soit par baraterie du capitaine, soit même par simple crainte de la piraterie. Dans cette hypothèse, il y avait un véritable abandon du navire, lequel pouvait ensuite être ramené dans un port par l'équipage d'un autre bâtiment. L'opération, dit à juste titre l'Ordonnance de 1681, ne constitue pas un sauvetage, car il ne s'agit pas, tout au moins tant qu'un naufrage ne s'est pas produit, d'un navire en danger, mais il y a néanmoins formation d'une épave. Par conséquent, on voit très clairement d'après ce texte que l'abandon du navire, s'il constitue une condition nécessaire, est aussi une condition suffisante, sans que l'idée de naufrage doive nécessairement apparaître.

Une jurisprudence constante s'était établie dans ce sens, et elle a eu l'approbation du Conseil d'Etat dans un arrêt de 1922, un des rares arrêts que celui-ci ait rendus en la matière. Il s'agissait d'un sous-marin allemand, le U-136, qui appartenait depuis la fin de la guerre à l'Etat français, et fut trouvé seul en mer par le chalutier *Saint-Joachim* ; sa découverte en effet avait eu lieu après la rupture de la remorque, par gros temps, au moment où on le conduisait dans un port français. Par conséquent, on avait affaire à un navire abandonné en mer, puisqu'il n'y avait personne à bord ; mais le naufrage ne s'était pas produit. Dans son arrêt en date du 17 Février 1922 le Conseil d'Etat a déclaré que ce navire ne constituait pas une *épave visée par la loi du 16 Novembre 1918*. C'était, par *a contrario*, admettre que le sous-marin était une épave, laquelle seulement n'était pas conforme à ladite loi, celle-ci visant seulement une catégorie d'épaves bien déterminée. En adoptant cette solution, le Con-

seil d'Etat a vu clairement les choses, dans un arrêt où il jugeait que le navire abandonné, même non naufragé, constituait une épave.

L'avant-projet de loi sur le sauvetage des épaves maritimes avait été adopté par l'Association française de Droit maritime, sur le rapport de M. Ripert en 1921 ; il comprenait les débris de navire, ajoutant qu'il considérerait comme épaves les seuls navires abandonnés en état d'innavigabilité, échoués ou submergés. A propos du jugement rendu le 29 avril 1919 par le Tribunal de Commerce de la Seine concernant les navires la « Pétroléine » et la « Francisque », M. Ripert fait les observations suivantes : « Avant la loi de 1916, les tribunaux décidaient presque toujours que le sauvetage suppose un navire abandonné en mer par son équipage ; le navire abandonné est une épave, parce que personne à bord n'affirme plus la possession de l'armateur. Au contraire, ils ne considéraient pas le navire comme une épave quand il reste à bord un équipage, alors même que cet équipage malade ou épuisé, ne pourrait plus matériellement conduire le bâtiment, ou même lorsque l'équipage n'a abandonné le navire que temporairement pour aller chercher du secours et sans cesser de le surveiller. (Jusque-là, rien n'est changé par rapport à la jurisprudence antérieure)... Un navire torpillé est-il ou n'est-il pas une épave ? Autrefois, la jurisprudence décidait qu'il y avait sauvetage dès l'instant où le navire était abandonné sans esprit de retour. Pourtant ce bâtiment peut ne pas être réduit à l'état d'épave. Au contraire la coque d'un navire torpillé, bien qu'encore utilisable, ne constitue plus un navire, au sens juridique du mot. Il faut, je crois, après comme avant la loi de 1916, maintenir la distinction entre l'assistance et le sauvetage. Mais la jurisprudence sera appelée à modi-

fier le critérium qu'elle avait adopté. Pour qu'il y ait épave, elle ne se contentera pas de dire que le navire doit être abandonné par l'équipage, elle ajoutera que le navire ne doit plus être navigable. En général d'ailleurs, le navire n'est abandonné que lorsqu'il cesse d'être navigable, mais il n'en est pas toujours ainsi, et la pratique nous offre des exemples d'abandons très précipités... »

Tel est le nouvel état de la Doctrine en matière d'épave maritime. Jusqu'ici, à notre connaissance, aucune décision de jurisprudence n'est venue confirmer ou infirmer cette nouvelle position, de telle sorte que l'on peut considérer comme inchangée la jurisprudence jusqu'ici en vigueur. A notre avis, c'est l'opinion de la jurisprudence qu'il faut adopter, conformément à la théorie générale de l'épave que nous avons dégagée. L'opinion de M. Ripert, si elle doit influencer sur la jurisprudence, en raison de sa haute compétence, nous paraît s'appliquer davantage aux épaves susceptibles de sauvetage, qu'à la définition de l'épave elle-même. Le sauvetage est une construction juridique, justifiable ou non, à laquelle se lie à juste titre la définition de M. Ripert. Mais si, comme dans les pays anglosaxons, la distinction entre sauvetage et assistance n'est plus admise, l'épave, à notre avis, n'étant plus rattachée au sauvetage, devient tout navire abandonné, sans qu'il s'agisse forcément d'un bâtiment devenu innavigable.

D) Le domaine géographique

1) *L'Epave maritime.*

Ayant défini le critérium de l'épave quand il s'agit d'un navire, il s'agira maintenant de savoir

où doivent être trouvées les épaves pour qu'elles aient le caractère maritime. Trouvées et non perdues, car il importe peu de connaître le lieu de la perte, celui seul de la découverte est utile. Qu'est-ce que l'épave maritime ? La chose perdue et destinée à la navigation maritime, ou bien toute chose abandonnée et trouvée en mer ? En un mot, la chose devra-t-elle avoir le caractère maritime, ou bien se trouver dans le domaine maritime ? La question est importante, car des choses de caractère maritime peuvent être perdues en dehors du domaine de la mer, et ne pas constituer des épaves maritimes. Inversement des objets quelconques trouvés en mer seront-ils épaves maritimes ? La seconde interprétation, celle qui tient compte seulement du lieu de la découverte, est seule exacte. Nous avons dit précédemment pourquoi : la division, d'ailleurs conventionnelle, entre épaves terrestres, maritimes ou fluviales, est basée non sur la nature des choses, mais sur le lieu de la découverte. Par contre tous les objets répondant aux caractères généraux de l'épave, et trouvés dans la mer, seront réputés épaves maritimes. Seul le Droit aérien, conçu pour les objets se mouvant dans l'air ou en provenant, semble faire obstacle à notre critérium, car il affecte indistinctement le domaine maritime, terrestre ou aérien. Nous verrons, à propos de l'épave aérienne, ce qu'il faut en penser, et en ce qui concerne les hydravions, le Droit français a assimilé leurs épaves à celles du Droit maritime.

2° *La mer et le fleuve.*

Très rapidement, nous essaierons, d'après les différentes théories généralement formulées, de définir la limite qui séparera l'épave maritime de l'é-

pave fluviale. Disons d'abord qu'en ce qui concerne la délimitation des rivages de la mer et des rives du fleuve, nous nous en remettons, dans un but de simplification, à la jurisprudence de chaque pays. Nous donnerons seulement quelques explications sur la détermination de la ligne séparative de la mer et du fleuve, et nous dirons que toute épave trouvée au delà a le caractère maritime, toute épave découverte en deçà est fluviale. L'administration a établi un critérium, dans une instruction du 22 août 1908, qui établit les distinctions suivantes. On ne doit pas forcément reconnaître le caractère d'épaves maritimes à des objets trouvés au delà de la limite fixée, mais avant l'embouchure, s'ils ne proviennent pas de la mer : ce sont les Agents de la Marine et ceux de l'autorité civile, dit-elle, qui doivent se mettre en rapport pour identifier les objets d'origine incertaine et en rechercher les propriétaires. Par contre, ajoute-t-elle, les conditions cessent d'être les mêmes lorsque les épaves fluviales, ayant franchi l'embouchure, sont recueillies ensuite en mer ou sur le rivage ; elles deviendraient alors épaves maritimes, régies, non plus par l'édit d'août 1669, mais par les règles de l'Ordonnance de 1681. A notre avis, on doit bien donner le caractère maritime à ces dernières épaves, mais pour les premières, nous croyons qu'il faut s'en tenir à la théorie générale, et adopter comme critérium d'épave maritime ou fluviale la ligne de séparation entre les deux domaines.

Mais quelle est cette ligne ? Diverses opinions ont été admises, que nous nous contenterons d'énumérer ; celle qui fait remonter le domaine maritime jusqu'au point où le flux se fait sentir dans le fleuve ; celle qui tient compte du degré de salure des eaux ; celle qui s'occupe de la nature de la vé-

gétation. Doctrine, Conseil d'Etat, Inscription maritime ont chacun leur conception particulière, dont il serait trop long de déterminer les avantages et les inconvénients respectifs. Nous nous contenterons de signaler que la théorie du Conseil d'Etat, théorie mixte tenant compte à la fois du degré de salure des eaux et de la nature de la végétation sub-aquatique, nous paraît la meilleure.

E) Les principales épaves maritimes

Il importe maintenant de connaître, et ce sera notre dernier point, ce que l'on comprendra dans les épaves maritimes. Des bâtiments abandonnés en mer, nous avons longuement parlé, mais il nous faut énumérer les autres épaves. En particulier, tous les objets trouvés sur un navire abandonné, rentreront dans cette catégorie : seront épaves maritimes la cargaison, les mâts et cordages, les effets trouvés, etc. ; de même ce qui est trouvé sur les cadavres demeurés à bord ou flottant en mer, et d'une manière générale toutes choses ne provenant pas du crû de la mer, découvertes dans le domaine maritime, c'est-à-dire à la surface ou dans les eaux, ou sur le rivage.

Dans un arrêt du Tribunal supérieur Hanséatique, en date du 21 Juillet 1933, il a été jugé que si l'ancre et les chaînes d'un navire sont tombées à la mer et hors de portée du navire par l'éloignement de celui-ci, il y a bien lieu à épave, lorsqu'elles seront remontées sur le pont d'un remorqueur. Un décret du 3 mai 1904, rendu par le bey de Tunis, a fort bien précisé, en déclarant épaves maritimes tous les objets trouvés abandonnés sur les flots ou dans la mer, ou rejetés sur les grès.

ves et les rivages, à l'exception des produits de la pêche ; et il énumérait les navires, ancres, chaînes, bijoux et objets de valeur, trouvés sur les naufragés, en excluant avec raison les effets personnels trouvés sur ceux-ci et considérés comme attachés à la personne. Contrairement à l'article 717 du Code Civil, ce décret beylical ne rangeait pas parmi les épaves tous les objets rejetés par la mer, il excluait ainsi les richesses de la mer et les choses abandonnées.

Une dernière question se pose : faut-il qu'il s'agisse d'un navire ou d'un bien devenu impossible à identifier ? On retrouverait ainsi la définition que nous avons souvent rencontrée : épave, chose perdue par un propriétaire inconnu. Nous avons dit pourquoi elle était inadmissible, et nous ne pouvons admettre les conclusions d'un arrêt du Tribunal de Commerce de Honfleur du 24 avril 1929 ; il s'agissait de fûts trouvés en pleine mer, provenant d'un navire naufragé d'où ils avaient été rejetés, et les juges avaient estimé que ces fûts, bien qu'abandonnés et trouvés en pleine mer, ne pouvaient constituer des épaves, du fait que les inventeurs en connaissaient la provenance. De même, constituait bien une épave, contrairement à l'avis du Tribunal civil de Marseille du 27 juin 1929, la bouée du port partie à la dérive puis retrouvée ; il n'y avait pas eu naufrage, donc on pouvait dire avec raison qu'il n'y avait pas sauvetage.

Dans la définition de l'épave maritime, on devra comprendre tous les effets, objets, et notamment les navires abandonnés en mer ; c'est une formule générale, empruntée d'ailleurs à l'ordonnance de

1681 et qu'il faut considérer comme limitative. La jurisprudence, dans certains arrêts, a semblé adopter cette manière de voir ; c'est ainsi que le Tribunal correctionnel de Toulon a statué en octobre 1912 sur un point intéressant, qui mettait aux prises l'Administration de l'Etat et un patron-pêcheur. Le syndic des gens de mer, qui avait été cité comme témoin, n'hésita pas à prétendre que tout ce qui se trouve dans la mer est épave. Solution abusivement extensive, cela va sans dire, puisqu'elle aboutit à comprendre dans les épaves les *res nullius*. L'avocat du patron, au contraire, citant l'Ordonnance de 1681, déclara que l'Ordonnance était limitative et qu'on ne doit considérer comme épaves maritimes que les objets provenant de jet, bris, ou naufrage. Or, il s'agissait de la découverte par le pêcheur d'une amphore grecque. Dans la définition restrictive donnée par ledit avocat, la distinction d'avec les *res nullius* apparaît mieux ; nous croyons, quant à nous qu'en cette matière, à défaut de preuves contraires, une chose trouvée est présumée être épave, et non *res nullius*. C'est pourquoi, si la définition donnée par le syndic était trop extensive, puisque les *res nullius* y étaient comprises, celle donnée par l'avocat en ajoutant une condition supplémentaire « provenant de jet, bris ou naufrage » était par trop restrictive, car elle ne considérait que la perte du navire par naufrage. La solution apparaît entre les deux termes, excluant les *res nullius*, mais comprenant indistinctement tous objets abandonnés. C'est pourquoi il nous semble que c'est à tort que l'avocat prétendait que l'amphore grecque n'était pas une épave, donc n'était pas soumise à la déclaration qui faisait le fond du procès ; « car, disait-il, l'accusé ne pouvait faire la preuve que l'objet trouvé provenait d'un jet ». Il renversait en somme et à

priori la présomption dont nous venons de parler ; et cependant le Tribunal lui a donné raison, en rejetant la prétention de l'Etat et en considérant l'objet comme *res nullius*, faute de preuve contraire. (Clunet, 1914, page 359).

§ 3. — *Epaves fluviales*

Autre catégorie d'épaves : celles que l'on nomme épaves fluviales. La notion d'épave fluviale est très simple : elle consiste dans tous les objets trouvés dans les fleuves navigables ou flottables, ou sur les bords. Telle est du moins la notion du Droit français, qui demande d'ailleurs quelques explications. Proudhon disait : l'épave fluviale consiste dans les débris de naufrages faits par la navigation fluviale, et toutes choses emportées par le débordement des rivières, ainsi que les effets découverts lors du curage des rivières.

Ainsi se précise l'épave fluviale, telle qu'elle s'est formée dans le Droit français. L'expression de Proudhon renferme toutes les conditions nécessaires à la formation d'une épave fluviale ; elles nous semblent logiques, conformes à notre théorie et elles feront l'objet des développements qui vont suivre.

A. — Leur domaine géographique

Tous les objets trouvés, disons-nous, dans les rivières navigables et flottables. Il ne s'agit donc pas de toutes les rivières. Le Droit français fait une distinction essentielle entre les rivières navigables, ou tout au moins flottables, et les autres. Distinction rationnelle, car une législation spéciale n'a d'inté-

rêt qu'en ce qui concerne la navigation, ou plus exactement la circulation fluviale : c'est-à-dire celle des bateaux, et aussi des trains de bois, dont le transport par eau, dans les régions montagneuses, présente un intérêt capital. Cette considération logique s'étend aux épaves : l'objet découvert dans un ruisseau doit suivre les mêmes règles que celui trouvé dans une rue ou dans un champ, tandis qu'une barque ou un remorqueur échoués ont plus d'importance et doivent faire l'objet d'un régime différent. De plus, les rivières non navigables ni flottables ont pour propriétaires les riverains, de telle sorte que les épaves que l'on trouve dans leur lit suivront le même sort que les épaves terrestres.

Cette distinction fixe le domaine de l'épave fluviale parmi les différentes rivières. Il s'agit aussi de faire une distinction entre la rivière et la terre qui la borde. Les objets peuvent être trouvés dans le lit de la rivière, ou encore sur ses bords : ils auront tous le caractère d'épave fluviale ; et c'est logique encore. Car le niveau des rivières est variable, et leur cours doit comprendre non seulement l'eau elle-même, mais le fond de la rivière, et les bords sur lesquels, lorsque le niveau baissera, des objets qui flottaient se trouveront déposés. Notion très simple, rationnelle, qui ne donne lieu à aucune difficulté.

Délimité dans la largeur de son cours et dans le point de départ du fleuve, le domaine de l'épave fluviale a enfin besoin d'être précisé à l'embouchure de la rivière. Mais cette question a été étudiée lorsque nous avons parlé de l'épave maritime, lorsque nous avons fixé les limites séparant la terre et les fleuves du domaine maritime, dans lequel seul pouvait se former l'épave maritime. Ainsi donc se trou-

ve fixé le domaine dans lequel se formera l'épave qualifiée fluviale : lorsqu'elle se trouvera dans le lit ou sur les bords d'une rivière navigable ou flottable, jusqu'à la limite au delà de laquelle se trouve la mer. Sans doute n'avons-nous pas précisé ce qu'on entendait par rivière navigable ou flottable : ce problème dépasse le cadre de notre étude ; disons simplement qu'il y aurait intérêt à s'inspirer de la loi française de 1928 sur la pêche fluviale, qui définit ainsi les rivières navigables et flottables : ce sont celles où l'on peut naviguer en bateaux, trains ou radeaux pendant une partie de l'année, depuis le point où elle aura été déclarée navigable, jusqu'à son embouchure. Remarquons qu'il suffit que la rivière soit navigable ou flottable, pendant une partie de l'année ; après quoi, l'épave trouvée dans la rivière pendant l'autre partie de l'année sera encore réputée fluviale, car il y a intérêt à unifier la législation d'une même rivière, quel que soit son aspect.

B. — Leur domaine juridique

Proudhon a fort bien résumé, dans la phrase que nous avons citée à l'instant et qui est tirée de son livre *Traité de la propriété*, en quoi consistent les épaves fluviales. D'ailleurs, la précision même de son domaine géographique a posé les principes de la qualification juridique d'épave fluviale ; tout objet trouvé dans le fleuve, dans les conditions fixées plus haut.

Tout d'abord, ce qui provient des accidents de la navigation fluviale : débris, pièces arrachées, colis mal arrimés, etc. Mais la jurisprudence française a fort bien vu qu'il fallait y ajouter bien d'autres choses, et notamment tout ce qui était ramené dans

le lit du fleuve à la décrue des eaux. C'est ainsi que les arbres poussant sur les rives, les objets déposés sur les bords et entraînés par les eaux deviendront des épaves fluviales. Il ne s'agira d'ailleurs pas seulement des objets trouvés flottants ou déposés sur les bords de la rivière. Mais, lors des opérations de dragage et de curage de celle-ci, on ramènera quantité d'objets hétéroclites, qui répondront à notre qualification, de même que les objets trouvés sur les personnes noyées.

Il est donc très facile de fixer le domaine juridique : ce seront, avec juste raison, tous les objets trouvés dans les rivières, sans qu'il y ait lieu de faire une distinction entre ce qui concerne la circulation fluviale et les objets perdus là par hasard. On s'occupe non de l'origine du bien, mais du lieu de sa découverte ; il serait d'ailleurs difficile de trouver des biens que l'on pourrait qualifier de « fluviaux » et l'intérêt n'en serait pas très grand.

Fallait-il ajouter, une fois de plus, qu'il doit s'agir de biens qualifiés épaves d'une manière générale ? La chose nous semble trop évidente pour qu'on en parle. Et pourtant c'est ainsi qu'à propos d'une épave fluviale, la question s'est posée en 1935 devant le Tribunal de Padoue. Il a été jugé avec raison « que pour qu'il y ait vol ou appropriation « de chose perdue, il est nécessaire que la chose ait « un propriétaire. En principe et jusqu'à preuve « contraire, le propriétaire d'engins laissés dans le « lit d'un fleuve et recouverts ensuite par les eaux, « ayant perdu la possession contre sa volonté, reste « propriétaire de ces objets. Mais si, en fait, pour « identifier facilement et avec précision l'endroit où ces objets sont submergés, il s'en désintéresse parce qu'il estime que les frais de récupé-

« ration sont disproportionnés, il renonce par là
« à la propriété, et l'épave devient juridiquement
« un objet abandonné, une *res nullius* que le pre-
« mier occupant peut s'approprier ; et cette inten-
« tion d'abandon du propriétaire est confirmée par
« son attitude de désintéressement absolu quand les
« objets sont extraits à sa connaissance par un
« tiers ». Ainsi fut jugée l'affaire d'appropriation
de rails et traverses métalliques trouvés dans la
Brenta il y a quelques années.

De là des conséquences importantes peuvent être tirées, car l'attribution des épaves fluviales, en Droit français, obéit à des règles bien établies. Toutes les épaves fluviales sont attribuées à l'Etat, lorsque leur propriétaire ne les a pas revendiquées dans les délais légaux. S'il nous faut trouver des motifs, le premier qui viendra à l'esprit est d'ordre purement historique : dans l'Ancien Droit, les épaves fluviales furent attribuées au seigneur d'abord, au Roi ensuite, et la Révolution n'a rien changé à cet état de choses : l'inventeur n'aura aucun droit même sur le prix de vente de l'épave ; il sera aussi assujetti à certaines obligations, comme celle de la déclaration, et il pourra seulement exiger le remboursement de ses frais.

Traitement particulièrement rigoureux, on le voit, pour l'inventeur, beaucoup plus favorisé dans les règles d'attribution des autres épaves ; et cependant, il y a là une certaine logique : il ne faut pas oublier que les rivières appartiennent toutes au domaine public. Leur entretien est à la charge de l'Etat, et la découverte des épaves fluviales a lieu généralement lors des opérations de nettoyage du fleuve, qui sont faites par des fonctionnaires publics. Donc, en général, ce sont des biens trouvés

sur le domaine public, par des agents de l'Etat, aussi l'équité veut-elle que si l'épavé ne trouve plus son propriétaire, l'Etat se l'attribue.

C. — Les bois canards

Voici donc, très brièvement esquissée, la notion d'épave fluviale. Bien que nous n'insistions pas davantage sur la question des épaves trouvées dans les fleuves, beaucoup moins importantes que les autres, un point nous retiendra, celui des *bois canards*, question sans doute d'intérêt secondaire, mais qui présente une certaine complexité.

Ce sont d'une manière générale tous les bois, préalablement abattus et reliés par groupes, placés dans le lit de la rivière, en vue de leur transport ; en principe ces bois flottent et arrivent ainsi par trains à l'embouchure du fleuve, où jusqu'à un point où se trouve une usine où ils seront traités. En principe, ils flottent, mais il se peut que certains d'entre eux, dont la densité est plus élevée, tombent au fond de l'eau et, engagés dans la vase, se fixent en un point de la rivière qui demeure momentanément inconnu. Autre hypothèse, ils peuvent ne pas arriver à destination parce qu'ils auront rencontré en cours de route des obstacles imprévus, ou qu'une inondation les aura dispersés et écartés du lit de la rivière.

Faudra-t-il attribuer à ces bois égarés la qualité d'épaves — épaves fluviales puisque dépendant de rivières flottables ? En se basant sur la théorie générale que nous venons de rappeler, il n'y aurait pas de doute : de tels bois appelés *bois canards* seraient des épaves fluviales. Et cependant la législation et la jurisprudence française sont d'accord

pour leur dénier cette qualification. La raison en est simple, c'est que l'on ne considère pas ces bois comme perdus, mais comme demeurés à l'intérieur d'un domaine strictement limité, où les recherches du propriétaire sont circonscrites. Or, dans ce but ont été créés des services de repêchage permanents, destinés précisément à repérer ces bois, considérés — mais dans un sens restrictif seulement — comme égarés, et de les faire parvenir au terme normal de leur circulation. Par suite, il ne s'agira pas d'épaves, car on se refuse à qualifier de « perdus ou égarés » ces bois ; un autre raisonnement a été soutenu : il est impossible de s'attribuer la propriété de ces biens parce qu'on ne peut les considérer comme sans propriétaire connu, étant donné qu'ils sont recherchés par un service représentant en quelque sorte les propriétaires. Mais nous nous sommes refusés à définir l'épave : tout bien perdu par un propriétaire inconnu, et ce raisonnement, si exact soit-il, ne peut être adopté par nous.

§ 4. — *L'épave aérienne*

A. — Les deux sortes d'épaves aériennes

Nous arrivons maintenant à une dernière catégorie d'épaves, les épaves aériennes. Épaves terrestres, celles trouvées sur la terre. Épaves maritimes, tous les objets ayant pris la qualification d'épave et trouvés en mer ou sur les rivages. Faudra-t-il dire : sont épaves aériennes, celles trouvées dans le domaine aérien, c'est-à-dire instruments ou débris trouvés dans l'atmosphère sans propriétaire connu ? Cette définition n'est pas invraisemblable, car il

peut se trouver dans l'air, sans personne à bord, un aérostat (ballon ou quelque autre instrument de l'avenir), à l'état d'abandon. Ainsi un commencement d'incendie, un bruit anormal dans un moteur, ou toute autre circonstance aura pu décider les occupants d'un aéronef à se servir de leur parachute pour s'enfuir, sans espoir de retour, du moyen de transport ou d'observation où ils se trouvaient.

Il y aura là une hypothèse analogue à celle du navire abandonné. Nous avons parlé longuement de ce bateau trouvé sans personne à bord et errant sur les mers. De même pourra-t-on trouver, quoique beaucoup plus rarement, une situation analogue pour l'aéronef de l'air. Une hypothèse assez voisine peut se produire. Un bateau amarré dans un port brise ses ancres, part à la dérive par tempête et est enfin trouvé en pleine mer. La même situation se trouvera dans l'air : un aérostat, rompant ses amarres par suite d'une négligence ou d'un vent violent, sera trouvé errant dans l'atmosphère, par un autre aéronef qui le prendra en remorque jusqu'au prochain point d'atterrissage.

Voici donc le premier cas d'épave aérienne, cas analogue à celui de l'épave maritime, ou fluviale ou terrestre. Il s'agira simplement d'un objet perdu par son propriétaire et trouvé non sur mer, ou dans un fleuve, ou sur la terre, mais dans les couches supérieures de l'atmosphère. Une première différence de nature nous séparera de la mer ; le fond de la mer, l'élément liquide, et aussi les rivages de la mer forment un tout englobé sous l'expression : domaine maritime ; donc, tout objet trouvé dans la mer, ou sur son fond, ou sur ses bords sera une épave maritime, sans qu'il y ait à faire de distinctions. De même pour les épaves fluviales. Au contraire l'air surplombe les terres, les fleuves et les

mers. Donc, dès lors que l'objet cesse d'être en suspens dans l'air par ses propres moyens, son régime change ; ou du moins, les distinctions entre les différentes épaves, distinctions que nous avons essayé d'abolir pour aboutir à une notion commune, font que, l'objet cessant d'appartenir au domaine aérien, nous sortons de la question que nous traitons actuellement. Nous reviendrons sur ce point dans quelques instants.

En conséquence, nous dirons pour le moment qu'est épave aérienne tout objet perdu et trouvé dans l'air, pourvu qu'il s'y maintienne de lui-même. Ceci implique donc une notion plus extensive que celle que nos exemples ont laissé prévoir ; il s'agira en effet de tout objet pouvant demeurer dans l'atmosphère, fixe ou errant, par ses propres moyens. Donc, en dehors des aéronefs, il peut être question d'oiseaux qui — on l'a vu en particulier pour ceux qui sont domestiques — deviendraient épaves. De même d'un de ces engins volants qui sont adjoints aux navires transatlantiques ou aux navires de guerre de toute sorte, si l'on admet, — la question étant controversée, — qu'ils n'ont pas une existence particulière mais accessoire au navire qu'ils ont quitté. Les expériences aériennes sont à leur début, et nous laissons à l'avenir le soin d'augmenter le nombre de nos exemples.

Une seconde différence, capitale, va nous faire comprendre la complexité du problème de l'épave aérienne, problème qui dès avant la guerre passionnait déjà les juristes et fit l'objet de rapports officiels, dont l'un des avantages fut l'ampleur de vues qui s'efforça dès le début de dégager, au lieu des solutions nationales, une notion unique, admise par tous les Etats, donnent ainsi l'exemple du Droit

de l'avenir. Nous reprendrons ce point lorsque nous traiterons de la codification. Nous avons dit, il y a un instant, que l'air surplombe le domaine terrestre ou liquide, donc que tout objet naviguant dans l'air peut tomber dans l'élément sous-jacent. Il s'agira également — bien que l'objet ne soit plus dans l'air, mais à condition qu'il en provienne — d'une épave aérienne.

C'est donc, après le cas de l'épave trouvée dans l'air, celui de l'épave trouvée dans un fleuve, ou sur un point quelconque du globe, et cependant qualifiée épave aérienne. Dès lors le domaine de l'épave aérienne est immense il comprend le globe tout entier et aussi l'atmosphère. Et l'on saisit tout de suite la différence de nature qui existe entre les épaves de l'atmosphère, et celles trouvées sur un point du monde. De là vient tout naturellement la distinction à faire entre deux sortes d'épaves : celles qui se rangeront dans une classification quadripartite, comme dernier élément à ajouter à la distinction classique des épaves terrestres, maritimes et fluviales, comprenant désormais les objets perdus dans l'air par leur propriétaire. Et celles dont le régime est plus complexe, le domaine et la fréquence beaucoup plus grands, formées par les objets épaves provenant de l'élément aérien considéré non comme lieu de trouvaille, mais comme lieu de provenance.

Des premières, nous ne dirons rien de spécial. Nous en avons parlé suffisamment, en distinguant les avions trouvés à l'état d'abandon dans l'air, et ceux trouvés abandonnés et désemparés sur terre. Si nous avons insisté sur une distinction à vrai dire plutôt théorique, c'est pour montrer l'idée complexe de l'épave aérienne, pour prévenir une confusion qui tend à opposer dans bien des cas l'épave

de l'air à celle de la terre ou de la mer. Les sauvetages dans l'air sont beaucoup plus rares que sur terre, et par ailleurs cette catégorie obéit aux règles dégagées des notions précédentes.

B. — Le domaine géographique

La seconde catégories d'épaves aériennes nous retiendra plus longtemps. Elles ont en effet un domaine géographique très vaste, englobant le monde entier. Jusqu'ici nous avons rencontré des épaves terrestres, fluviales ou maritimes suivant le lieu de leur invention. Maintenant le lieu de leur invention sera, ou devrait être indifférent. Et ceci est normal. Car le régime de l'épave ne doit pas dépendre de leur lieu de chute qui sera déterminé bien plus par le hasard que par le fait de l'homme. Sans doute bien d'autres questions viendront se greffer sur cette idée, et notamment celle des frontières. Mais il s'agit ici d'une notion de souveraineté qui s'est révélée jusqu'à présent, à défaut d'entente, plus forte que le Droit. C'est dans la mesure où il s'agit du droit interne que ces barrières doivent s'abolir, ou bien qu'elles le devraient.

Nous avons dit, en effet, que le lieu de la chute *doit* être différent. Mais en l'absence d'une législation aérienne, non seulement commune aux peuples, mais même simplement nationale, ce sont les anciennes lois, régissant les épaves terrestres ou maritimes, ou fluviales, qui s'appliqueront quand elles existeront. Et c'est fort regrettable, car les différences entre les solutions adoptées, sinon même le critérium de la qualification juridique d'épave, donneront lieu à des règles divergentes, alors que le

plus souvent seul le hasard a placé l'objet dans l'un de ces domaines. Le Droit français en particulier, nous l'avons vu au cours de cette étude, donne, en l'absence d'un texte unique, des prérogatives très différentes aux inventeurs et aux propriétaires suivant les cas. Tout ceci est compliqué et, pour un instrument de même valeur, la diversité de régime est regrettable à la fois pour les propriétaires, les inventeurs, le Droit et même l'ordre public. C'est ainsi que si un avion tombe près de la mer, le sauveteur pourra ne rien tenter pour laisser l'appareil s'y échouer, puisqu'ainsi il aura droit ensuite à une part de la cargaison sauvetée, tandis qu'il en serait autrement dans le cas d'épave terrestre.

Nous touchons d'ailleurs ici à une autre complication. Il arrive souvent que le lieu de l'invention soit différent de celui de la chute en raison de la fragilité de l'appareil ; c'est ainsi qu'un aéronef, ou une de ses parties, ou un fragment de sa cargaison, peut tomber dans un fleuve ; après qu'il sera hâlé sur terre, un vent violent poussera l'objet dans la mer voisine. Cette hypothèse n'est pas théorique, elle s'est déjà produite. On voit les difficultés d'un tel problème, difficultés qu'une législation aérienne, en l'absence d'un texte général basé sur la notion d'épave, permettrait de supprimer totalement.

Il nous faut donc maintenant aborder le domaine juridique de l'épave aérienne, épave tombée de l'air, et en tirer une notion, une définition précise. Cette notion sera très vaste, car elle s'appliquera à tout objet venant de l'air et trouvé, sans propriétaire connu, sur un point quelconque de la surface terrestre.

C. — Le domaine juridique

Henri-Coüannier, grand spécialiste de la question de l'air, et en particulier des épaves aériennes, a ainsi défini celles-ci : tout ou partie d'un aéronef tombé de l'espace et dont le propriétaire est inconnu. Cette définition nous paraît exacte, elle est notamment conforme à la définition générale que nous avons donnée de l'épave ; aussi servira-t-elle de base à notre étude sur l'épave aérienne, en faisant cette simple restriction qu'il n'est pas nécessaire que le propriétaire soit inconnu. Elle revient à celle donnée par d'Hooghe dans ses principes de Droit aérien, mais elle est beaucoup plus précise juridiquement que celle-ci : l'épave aérienne est tout aéronef abandonné, ainsi que son chargement, ou toute partie détachée de cet aéronef.

Nous l'avons dit, à la différence de l'épave maritime ou terrestre, l'épave aérienne a un double caractère spécial, en raison de son origine et de sa nature. A vrai dire, ces deux termes se rapprochent, mais ils ne se confondent pas. Car la nature aérienne ne saurait suffire, il faut aussi l'origine. Qu'un avion en construction, ou un avion qui a rompu ses amarres mais est resté sur le sol ou dans la mer, autrement dit dont l'état d'épave ne provient pas du vol, devienne une épave, il ne sera pas qualifié épave aérienne, mais épave terrestre ou maritime car elle ne provient pas de l'air, bien qu'elle ait été construite en vue de la navigation aérienne.

Il faut aussi, autre condition, la nature aérienne, qui s'ajoute à l'origine aérienne. C'est ainsi que bien souvent s'est posée la question de la cargaison, question très importante en Droit aérien et qui se

rattache par certains points à celle du jet en Droit Maritime. La différence consiste justement, entre ces deux disciplines, en ce que le Droit maritime considère le lieu de découverte — donc peu importe que l'objet trouvé soit un instrument de navigation, une chose maritime ou une marchandise quelconque, se trouvant en quelque sorte par exception sur la mer — tandis que le Droit Aérien fera une différence capitale entre des marchandises quelconques, formant tout ou partie de la cargaison, et un instrument de navigation aérienne, ou même un élément de celui-ci. Telles seront les deux conditions nécessaires pour attribuer à un objet, déjà susceptible d'être qualifié épave, le nom d'épave aérienne. L'épave aérienne, ce sera ainsi tout ou partie d'un aéronef, c'est-à-dire tout objet ou élément perdu, ayant eu en quelque sorte une affectation aérienne, tombé de l'espace : là apparaît son origine.

Nous retrouvons ainsi les éléments de la définition de Couïannier, tout ou partie d'un aéronef tombé de l'espace. Par là on joint à la définition générale de l'épave les deux éléments particuliers dus à leur situation spéciale, c'est-à-dire la nature et l'origine aériennes. Ces deux éléments sont-ils indispensables l'un et l'autre ? Sans aucun doute, car la notion d'épave aérienne se superposant en quelque sorte à celle des épaves déjà rencontrées, il ne s'agira que d'un objet provenant de l'espace aérien et destiné à celui-ci, sans quoi nous retomberons en quelque sorte dans le droit commun des épaves, droit qui, au point de vue de la classification, a pour critérium le lieu de la découverte.

L'épave devra donc être tout ou partie d'un véhicule aérien abandonné involontairement par un propriétaire inconnu. Ici, nous l'avons dit, nous

retrouverons des solutions analogues à celles dont nous avons parlé pour les épaves maritimes. C'est ainsi que la qualification d'épave nécessite un abandon réel, mais si on retrouve le pilote même mort, il s'agira d'une épave aérienne : en 1911, le Ballon *Hildebrand* fut trouvé dans les marais de *Brandebourg* avec deux cadavres, c'est-à-dire avec l'équipage au complet qui avait cessé de vivre : cet aéronef facilement identifiable par la présence des cadavres et son état intact constituait une épave aérienne. Nous n'insisterons pas sur ces questions.

Il faudra aussi que l'appareil soit abandonné involontairement. Supposons qu'un aviateur abandonne dans un lieu quelconque un engin aérien qui a cessé de lui convenir, nous aurons affaire non à une épave mais à un derelict. Rappelons d'ailleurs que l'abandon involontaire ne signifie pas forcément perte fortuite, ce qui, dans le domaine aérien comme dans le domaine maritime, ne se produit que pour des éléments de peu d'importance. Il peut s'agir, et il s'agira surtout, de perte par force majeure, de séparation voulue en raison d'événements plus forts que la volonté humaine. L'avion abandonné dans le désert, l'hydravion retrouvé errant sur la mer, l'aérostat dont l'équipage a été projeté de la carlingue dans une manœuvre périlleuse, l'élément dont on se débarrasse pour assurer la sécurité de l'appareil sont autant d'exemples d'épaves aériennes.

Il ne pourra s'agir que d'un aéronef, mais non de la cargaison seule. Précisons quelque peu ; l'épave aérienne sera soit un aéronef, soit un fragment ou un débris de celui-ci, soit aussi un organe, même essentiel, notamment des pièces de rechange ou du carburant. En principe, les marchandises transportées ne seront point considérées comme épaves, et

c'est en vain qu'on voudrait attribuer le caractère d'épave aérienne à des marchandises tombées d'un aéronef, ou ce qui a été jugé par les tribunaux, à une casquette arrachée en vol à un passager ; il s'agira bien d'épaves, mais non d'épaves aériennes. Seulement, il y a un lien entre l'aéronef et la cargaison, c'est la théorie de l'accessoire. Lorsqu'on découvre, avec un aéronef ou ses débris, des instruments ou des objets divers, marchandises ou animaux, la cargaison sera réputée épave aérienne, comme étant l'accessoire d'un bien qui a ce caractère. Si, par la suite, elle est séparée des débris de l'appareil, elle n'en demeurera pas moins épave aérienne, car l'ensemble avait ce caractère au moment de la découverte. De sorte que la théorie de l'accessoire augmente le champ d'application de notre qualification, et qu'en réalité, en raison de sa fréquence et de son importance, c'est surtout à l'origine qu'il faut s'attacher pour caractériser l'épave aérienne.

Faut-il enfin que le propriétaire soit inconnu ? Condition commune à toutes les épaves d'après certains auteurs, mais que nous n'avons pas adoptée. Il pourra s'agir de débris d'avions, de pièces de moteur, lesquels après leur chute seront difficilement identifiables ; ou bien aussi d'un appareil dont on ne pourra distinguer l'individualité, parce que le choc de la chute ou l'incendie, ou toute autre circonstance, l'auront rendu méconnaissable. Mais la définition donnée par E. d'Hooghe ne fait pas mention de cette condition, à notre avis non justifiée, et elle est récemment approuvée d'ailleurs par M. Le Goff dans son traité de Droit aérien. Nous pensons que l'avion, même identifiable, constitue une épave aérienne.

La définition donnée par d'Hooghe s'occupe

d'ailleurs indistinctement des aéronefs trouvés dans l'espace aérien ou sur le sol, et ne fait pas une séparation assez nette entre l'aéronef et son chargement. Sera épave, dit d'Hooghe, l'aéronef abandonné ou désarmé — ou bien une partie détachée — et son chargement. Les différentes situations sont ensuite envisagées, et nous semblent conformes à la théorie générale de l'épave. On peut d'abord trouver une partie d'aéronef, et, bien entendu, ce ne pourra être que sur le sol ; cette partie d'aéronef sera toujours une épave, puisqu'elle est abandonnée involontairement et qu'elle remplit les deux conditions énoncées plus haut, à savoir l'origine et la nature aériennes.

Envisageons maintenant le cas de la découverte d'un aéronef dans sa totalité. Ici, nous retrouverons la distinction que nous avons faite entre épaves trouvées dans l'air et celles tombées au sol. Nous avons réservé cette question pour en traiter maintenant dans l'ensemble ; si l'aéronef est découvert dans l'espace aérien, et de même sur un point du globe, il se trouvera dans l'une des situations suivantes : désarmé, c'est-à-dire qu'il aura perdu ses moyens de direction, mais qu'il aura conservé à la fois son équipage et sa sustentation ; abandonné sans être désarmé, c'est-à-dire que l'équipage peut être tombé au cours de la navigation aérienne, ou encore que l'aéronef, ayant rompu ses amarres mais ayant conservé ses moyens de direction et de sustentation, s'est déplacé sans personne à son bord ; il peut être enfin, dernière situation, à la fois désarmé et abandonné, c'est-à-dire à la fois privé de son équipage et de ses moyens de direction. Dès lors, il s'agit de savoir, en appliquant les principes généraux énoncés plus haut, dans quel cas nous aurons affaire à une épave aérienne.

Nous avons dit — et ceci est valable pour les différentes catégories d'épaves aériennes, et d'ailleurs pour l'épave d'une manière générale — que celle-ci sera un objet abandonné. Par conséquent, aussi bien dans l'air que sur le sol, l'aéronef qui n'est pas abandonné, fût-il désarmé et en état de naufrage — de même que le navire en détresse — ne pourra être qualifié épave. Celle-ci ne consistera qu'en un aéronef abandonné au préalable. Devra-t-il, en outre, être désarmé ? La réponse sera différente, suivant le lieu où l'appareil est trouvé.

L'aéronef abandonné, quoique non désarmé, sera réputé épave aérienne s'il se trouve dans l'espace, car il répondra aux conditions de la théorie générale. Mais en sera-t-il de même pour un aéronef tombé de l'espace ? Nous ne le croyons pas, s'il s'agit du domaine terrestre ; car, à la différence de l'air, à la différence de la mer, le sol conserve à l'objet tombé une certaine fixité qui empêche de le considérer comme abandonné, puisque si le personnel d'un aéronef le quitte après sa chute, il peut facilement le retrouver, sinon à la même place, du moins dans le voisinage, hypothèse qui, dans l'air ou sur la mer, est inconcevable et permet de considérer comme épave un navire abandonné, fût-il resté intact, dès lors qu'il n'est pas retenu sur ses ancres et par des amarres à un point fixe quelconque, et qu'il n'est plus surveillé par l'équipage. D'autre part, un aéronef tombé sur le sol et abandonné au préalable est forcément désarmé, de sorte que sera seulement épave l'aéronef tombé sur le sol, étant à la fois abandonné et désarmé. Par contre, de même que dans l'air, l'épave trouvée dans un élément mouvant, mer ou fleuve, sera épave aérienne, dès qu'elle sera seulement abandonnée.

Reste la question de la cargaison qui, nous

l'avons dit, n'est pas épave aérienne, mais peut le devenir par la théorie de l'accessoire. Par conséquent deux hypothèses sont à envisager, et tout d'abord celle de la cargaison trouvée en même temps que l'aéronef : il s'agit bien d'une épave aérienne. L'autre cas concerne les marchandises trouvées en un lieu quelconque, indépendamment de tout élément de navigation aérienne. Faudra-t-il dire que ces objets ne seront pas épaves aériennes parce que, séparés de l'appareil dont ils sont l'accessoire, ils deviennent indépendants et prennent une nature juridique propre et cessent d'être aériens ? Croirons-nous au contraire qu'elles ne sont pas épaves aériennes, parce qu'il faudrait prouver qu'elles sont tombées de l'air et qu'en l'absence de preuves, elles constituent une épave de droit commun ? Cette seconde opinion laisserait croire que si la preuve est possible, en raison des recherches effectuées, il s'agira bien d'épaves aériennes par accession. Quant à nous, il ne fait pas de doute que lorsque l'accessoire ne suit plus le principal, en l'occurrence lorsque les marchandises sont trouvées séparées de l'appareil, il n'y a aucun motif pour les qualifier épaves aériennes.

SECTION III

DE LA CODIFICATION

§ 1. — *Est-elle possible ?*

L'exemple de l'épave aérienne

L'épave, avons-nous dit, a eu au cours de l'Histoire, deux domaines séparés, deux compartiments nettement différenciés : la terre, la mer. Nous avons tenté dans cette étude, animé par un souci de synthèse, de faire le rapprochement qui nous semblait possible, mais nous avons conservé, en étudiant l'épave, terme commun, les divisions conformes à la tradition. C'était, avons-nous dit, pour un motif de commodité et aussi pour faire un pas de plus, et tenter l'ébauche d'une législation en conformité avec la notion unique d'épave, législation commune à toutes les catégories d'épaves ?

C'est ce qui a été fait en Suisse, où la distinction habituelle n'existe pas ; sans doute on pourra répliquer qu'il était facile d'aboutir, dans une telle nation qui ne possède ni frontières ni activité maritimes, où les fleuves ne sont pas navigables ; les épaves aériennes enfin n'existant pas encore, le problème était simple.

Nous verrons bientôt, en effet, que la codification souhaitée se heurte à des difficultés considérables. Mais l'épave aérienne, si elle est venue compliquer le problème, au moins en apparence, en se su-

perposant aux autres notions, semble bien être le lien possible, et souhaitable qui pourrait servir de base à une théorie commune. Elle est venue montrer opportunément comment des problèmes dont jusqu'ici on n'avait pas aperçu les points communs, peuvent se poser identiquement dans les situations les plus différentes et exigent logiquement une solution identique.

C'est précisément le cas de l'épave aérienne, qui sera en même temps, nécessairement, maritime, terrestre et fluviale, puisque cette classification en quelque sorte géographique englobe toutes les épaves. Que les règles de l'épave aérienne, suivant le hasard qui aura déterminé le lieu de sa chute, reçoivent une solution différente, cela choque l'esprit. Qu'elles soient identiques, par la création d'une législation spéciale applicables à toutes les épaves aériennes, nous ne respectons plus ce qu'on appelle les caractères distincts de chaque épave, mais nous rentrons dans la logique. C'est pourquoi le seul raisonnement acceptable serait non pas de créer, en dehors des anciennes législations et s'y superposant, des textes nouveaux, mais de fondre en un seul texte les différentes législations, où les anciennes divisions n'auraient plus de raison d'être.

Donc, plus de divisions conventionnelles, plus de cas spéciaux que l'on ne sait comment résoudre, parce qu'on ne les avait pas prévus ; et surtout plus de criteria délicats pour essayer de déterminer le régime propre à chaque épave. Mais une notion simple, rationnelle et logique — car il nous a semblé relativement aisé de trouver une définition commune de l'épave — ayant aussi l'avantage de rapprocher sur un point particulier les différentes branches du Droit.

§ 2. — *La méthode à suivre*

Cette unification ne semble pas impossible ; car les divisions tentées dans l'épave sont loin de correspondre à des phénomènes d'un ordre différent ; en réalité elles sont factices. Aussi, sur le plan juridique, la codification semble-t-elle relativement aisée. Mais le sera-t-elle autant dans le domaine des faits ? Un double problème se pose, que l'on peut résoudre suivant deux méthodes ; la première, nous l'avons tentée ; obtenir dans chaque pays l'unification de la notion d'épave, pour la transposer ensuite dans le domaine international. Ou bien encore maintenir provisoirement les divisions de l'épave admises dans différents pays et, ayant ainsi formé des théories internationales communes à chaque sorte d'épaves, unifier alors les trois textes élaborés.

Il semble bien que cette méthode doive l'emporter. C'est vers ce but que tendaient déjà les efforts des juristes qui, réunis en Conférence dès le début du Droit aérien, se sont notamment occupés de cette question ; ils ont immédiatement compris quelle importance pouvait prendre la notion d'épave aérienne, étant donné malheureusement l'état d'insécurité de la navigation dans l'air — insécurité particulièrement grande à cette époque — : il s'agissait là, véritablement, d'un problème capital et qui devrait être réglé identiquement pour tous les pays. Dès 1910, la Conférence Internationale de Navigation aérienne s'occupa de la question ; malheureusement de grandes difficultés surgirent, et au bout d'un mois on se sépara sans aboutir : un

seul article put recueillir l'assentiment unanime, mais il n'avait qu'un intérêt purement historique.

Cependant malgré l'échec apparent de la première conférence qui dura du 28 Mai au 29 Juin 1910, la question avait mûri et elle put être reprise avec succès l'année suivante. Après avoir entendu le 30 mai 1911 le rapport de M. de Geouffre de La Pradelle sur le problème de l'épave aérienne, le Comité juridique international de l'Aviation — tel était le nom de l'organisme — procéda à une discussion serrée ; et bientôt après il devait adopter, conformément aux idées du rapporteur, trois articles portant les numéros 15, 16 et 17. Ils constituent le résumé des travaux, extrêmement documentés et intéressants, de la Conférence, et forment le seul texte — international aussi bien que national — concernant les épaves dans le Droit aérien.

On a fort bien compris, semble-t-il, qu'il s'agissait là d'un Droit nouveau ; le portefeuille, objet du Droit terrestre, trouvé sur la terre, est une épave terrestre, parce que le lieu de la découverte est terrestre ; qu'il soit perdu lors d'un voyage en mer de son propriétaire, il deviendra une épave maritime, parce qu'il aura été jeté à la mer, ou encore trouvé sur un cadavre en mer : c'est-à-dire que, malgré son origine terrestre, il sera réputé épave maritime. De même le navire qui fait naufrage est aussi une épave maritime. Au contraire l'aéronef qui, de même que le portefeuille, pourra être trouvé aussi bien dans le domaine maritime que dans le domaine terrestre, sera cependant réputé épave aérienne, car on tient compte uniquement de son origine, de sa provenance, le lieu de chute demeurant sans intérêt, — sous réserve des lois existantes, en particulier celle de 1924 sur les hydravions dans le Droit français.

§ 3. — *Intérêt de la codification*

Ainsi ont été jetées les bases d'une réglementation nouvelle, qu'il serait souhaitable de voir imiter pour les autres catégories d'épaves, afin d'aboutir à une législation unifiée du régime des épaves. L'œuvre du Comité de 1911 a démontré que des discussions fructueuses pouvaient aboutir à une entente sur des textes communs. Est-il possible d'aller plus loin ? Les difficultés ne seront-elles pas insurmontables ? Jetons un regard sur quelques-unes d'entre elles. Comment concilier le point de vue des nations, dont les unes ont un domaine maritime étendu, alors que d'autres en sont totalement dépourvues ? Dont certaines n'ont aucune rivière navigable, tandis que de grands fleuves forment l'artère vitale de quelques autres ? En d'autres termes comment espérer accorder les différentes théories adoptées, quand chaque pays aura intérêt à faire dominer les caractères d'une catégorie d'épave : maritime, ou terrestre, ou même fluviale suivant sa situation géographique et économique ? Voilà pourquoi, diront quelques esprits sceptiques, le Droit aérien pouvait facilement réussir, car chaque nation peut s'attendre à recueillir des épaves aériennes, mais pas forcément des épaves maritimes.

Sans doute il faut comprendre que les pays ont, en cette matière comme bien d'autres, des intérêts divergents, et il serait même néfaste de perdre de vue ces intérêts, légitimes d'ailleurs, car le Droit doit plonger ses racines dans la réalité des choses. Mais prétendre que toute entente soit impossible, affirmer que les points de vue sont inconciliables, c'est refuser de croire aux progrès du Droit international, s'interdire la pensée de voir un jour se pré-

ciser les règles du Droit des gens, dont aujourd'hui plus qu'à toute autre époque, nous voyons la nécessité absolue, en contemplant les désastres engendrés par leur négation et leurs violations.

Aussi nous refusons-nous au pessimisme. Nous croyons que la méthode dont nous avons décrit les principaux traits doit aboutir ; la définition de l'épave aérienne étant créée, construire d'une manière analogue, au cours de Conférences internationales une notion de l'épave maritime, une notion de l'épave terrestre. Alors seulement, songer à unifier les règles de ces différentes épaves, les fondre en une seule notion. Nos préférences vont à cette méthode, longue sans doute, modeste peut-être par l'objet des discussions successives ; mais il est démontré que les progrès du Droit se font lentement, graduellement, en n'avançant que sur des bases solidement établies. C'est pourquoi l'autre méthode nous semble moins bonne, qui consisterait à fondre dans chaque pays les différentes notions, et ensuite à créer un texte commun aux différentes règles nationales. Car à ce moment, lorsqu'il s'agirait d'unifier les tendances de chaque pays, ce serait le heurt de tous les principes, de tous les intérêts en jeu, à un même moment, et nous ne croyons pas qu'il puisse en sortir rien de positif, et bien au contraire les thèses qui s'affronteraient sembleraient inconciliables.

Vu : *L'Assesseur du Doyen,*
Gilbert GIDEL.

Vu : *Le Président,*
A. DE LA PRADELLE.

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
Ch. ROUSSY

TABLE DES MATIÈRES

BIBLIOGRAPHIE	5
INTRODUCTION. — <i>Importance de la question</i>	9
SECTION I. — Avant-propos	9
SECTION II. — L'épave dans l'histoire	13
A) En Grèce	12
B) A Rome	14
C) Chez les Germains et les Francs	15
D) Ancien Droit	16
E) Droit intermédiaire et moderne	18
SECTION III. — La législation moderne	19
A) En France	19
B) A l'étranger	20
SECTION IV. — L'épave et les différentes branches du Droit	22
PREMIÈRE PARTIE. — NATURE DE L'ÉPAVE	25
SECTION I. — Préliminaires	25
§ 1. Méthode	25
§ 2. Les différentes notions en présence	27

§ 3. Intérêt de la distinction : l'acquisition de la propriété	31
SECTION II. — Ce que n'est pas l'épave	35
§ 1. Epave et res nullius	35
A) La notion de res nullius	35
B) L'épave n'est pas une res nullius	37
C) Acquisition de la propriété	40
§ 2. Epave et trésor	41
A) Les caractères du trésor	41
B) Epave et trésor	47
C) Comment s'acquiert le trésor	53
§ 3. L'épave et les biens sans maître	55
SECTION III. — Ce qu'est l'épave	59
§ 1. Tout bien perdu, mobilier ou immobilier..	59
A) Le double problème : la provenance et la nature immobilières	59
B) L'épave immobilière existe-t-elle ?	60
§ 2. La dépossession	64
A) Il s'agit de biens corporels	64
B) La perte et l'égarement	65
C) La perte volontaire ou involontaire	66
§ 3. L'ignorance du propriétaire est-elle nécessaire ?	69
SECTION IV. — Définition et caractères de l'épave ..	72
§ 1. La notion d'épave	72
§ 2. L'épave conserve-t-elle une nationalité ? ..	73
§ 3. L'acquisition par prescription	77
SECTION V. — Dans quels délais un bien est-il épave?	81
§ 1. Naissance de l'état d'épave	81

§ 2. Quand cesse la qualification d'épave	83
§ 3. La dépossession dépasse un certain délai, sans revendication du propriétaire	86
A) Le délai de prescription	86
B) Le délai préfix	89
SECONDE PARTIE. — LES DIFFÉRENTES ÉPAVES	91
SECTION I. — Les diverses classifications	91
§ 1. Suivant le lieu de la découverte	91
A) La distinction classique : mer, terre, fleuves air	91
B) Epaves trouvées sur un territoire, objet ou non de souveraineté	93
§ 2. Suivant la provenance du bien	95
La distinction classique et les épaves de l'air	95
§ 3. Suivant la nature juridique originaire du bien perdu	97
A) Epaves mobilières et immobilières	97
B) Epaves de droit public et de droit privé ..	99
SECTION II. — Etude de la distinction classique ..	105
§ 1. L'épave terrestre	105
A) Importance et intérêt	105
B) Les animaux sauvages	106
§ 2. L'épave maritime	113
A) Importance de la question	113
B) Les notions voisines de l'épave maritime..	115
1° les <i>derelicts</i>	115
2° les produits de la mer et les cadavres	119
C) Le domaine juridique	120
1° l'abandon	121
2° le naufrage	126
3° Abandon et naufrage	128

D) Domaine géographique	131
1° l'épave maritime	131
2° la mer et le fleuve	132
E) Les principales épaves maritimes	134
§ 3. L'épave fluviale	137
A) Domaine géographique	137
B) Domaine juridique	139
C) Les bois canards	142
§ 4. L'épave aérienne	143
A) Les deux sortes d'épaves aériennes	143
B) Le domaine géographique	147
C) Le domaine juridique	149
SECTION III. — De la codification	156
§ 1. Est-elle possible ? L'exemple de l'épave aérienne	156
§ 2. La méthode à suivre	158
§ 3. Intérêt de la codification	160

